

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS
PARIS... Un an 14 fr. ÉDITION DE LUXE
DÉPARTEMENTS — 15 fr. FRANCE. Un an. 30 fr.
ÉTRANGER. — 20 fr. ÉTRANGER. — 40 fr.

8 Décembre 1901. — N° 169.

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1^{er} Arr^t)

PUBLICITÉ
PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . . 1 fr. 50
LA PAGE 600 fr.
ENCARTAGE. 500 fr.



(Cliché P. Doyé.)

(Plaque Lumière).

DEUX FAVORIS DU CHAMPIONNAT DU MONDE, DU CASINO DE PARIS

L'Époque des luttes finales pour le Championnat du Monde s'approche. En attendant, les cracks s'entraînent ferme. Notre photographie représente deux des hommes favoris pour la quadrette finale : Pedersen à gauche, et Van den Berg à droite, travaillant en conscience au Gymnase Piazza.



Voir dans notre prochain numéro :

Le Prix de la Croix de Berny à Auteuil;

Le Championnat du monde de lutte au Casino de Paris;

Yale-Harward contre Oxford-Cambridge, etc



Notre numéro du 21 décembre sera entièrement consacré au

Salon du Cycle et de l'Automobile.

Il constituera un véritable album de 26 pages de l'Exposition du Grand Palais, et malgré l'augmentation du nombre de pages, il ne sera vendu partout que

30 centimes.



Nous attirons l'attention de nos lecteurs sur les

ÉTRENNES SPORTIVES

que nous mettons à leur disposition pour 1902.

Tous les objets que nous leur offrons sont établis spécialement pour la Vie au Grand Air et sont de véritables objets de sport, et non des articles de bazar, comme ceux que peuvent offrir certains journaux transformés en catalogues de « camelotes ».

Nous rappelons que nos abonnés bénéficient d'une remise de 5 p. 100 sur les prix indiqués.



Nous avons fait établir pour nos lecteurs une superbe carte routière de France qui est, à l'heure actuelle, la carte d'ensemble la plus complète et la plus exacte. Elle est établie à l'échelle de 1/800,000^e et comprend deux morceaux qui, réunis et collés sur un carton, forment, dans un bureau, une superbe carte de 1^m,30 X 1^m,60.

Cette carte est envoyée gratuitement à tous nos abonnés anciens et nouveaux; mais ils doivent ajouter 1 franc au montant de l'abonnement pour recevoir la carte franco de port et d'emballage.

Pour nos autres lecteurs non abonnés, nous pouvons céder ces cartes aux prix suivants : la carte en deux morceaux, 4 francs; la carte entoilée et pliée dans un étui, 8 francs; la carte vernie, entoilée avec baguettes en bois, 10 francs. Ajouter 1 franc pour le port et l'emballage.

— Les abonnés ont droit à la carte à 4 francs; s'ils désirent recevoir le modèle à 8 francs ou à 10 francs, ils n'ont qu'à nous envoyer la différence entre 4 francs et le prix du modèle choisi, sans oublier le franc nécessaire pour le port et l'emballage.



Pour se tenir au courant des rencontres palpitantes du championnat du monde de lutte qui se déroule en ce moment au Casino de Paris, lire le compte rendu documenté qu'en publie chaque jour notre confrère l'Auto-Vélo.



Nous ne saurions trop recommander à nos abonnés et lecteurs le

Service d'Achat

que nous avons récemment inauguré.

Qu'il s'agisse d'une voiture automobile ou d'un appareil photographique, d'un yacht de plaisance ou d'une raquette de tennis, d'un fusil de luxe ou d'un livre de sport, nous nous mettons à la disposition de nos lecteurs pour leur obtenir, dans les plus grandes maisons de Paris ou en fabrique, les meilleurs avantages.

Nous ne nous chargeons, toutefois, d'expédier que les commandes dont le montant dépassera 50 francs.

Avoir soin de joindre deux timbres de 0 fr. 15 à chaque demande de renseignements.

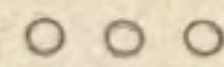
LES ÉDITEURS.



Un relai.

De New-York à Philadelphie en Mail-Coach

L'Amérique, cette terre classique des records, en a vu battre un le mois dernier, auquel tout le monde ne peut s'attaquer. Il suppose, outre des connaissances spéciales et des qualités athlétiques, une fortune respectable, car il nécessite l'emploi d'une vingtaine d'attelages de mail-coach, soit, en tenant compte des imprévus, une centaine de chevaux de valeur. Il s'agit en effet du record de New-York-Philadelphie à mail-coach, dont nous donnons ci-dessous quelques jolies photographies.



LES records à bicyclette et en automobile ne doivent pas nous faire oublier ceux accomplis par les voitures attelées.

« La plus noble conquête que l'homme ait jamais faite », comme disait M. de Buffon en désignant le cheval, malgré les progrès du machinisme dans la locomotion, a droit quelquefois encore à notre admiration.

Ses derniers hauts faits remontent au mois d'octobre dernier : M. James H. Hyde, un sportsman des plus renommés au delà l'Atlantique, et bien connu aussi à Paris où il compte de nombreux et dévoués amis, entreprit à cette époque de battre tous les records de mail-coach du monde entier sur la distance de New-York à Philadelphie et retour. Il y réussit brillamment en faisant 200 milles, soit 320 kilomètres (représentant l'aller et le retour) en dix-neuf heures et demie seulement. Le précédent record, rien que pour l'aller de New-York à Philadelphie, était de douze heures.



La foule à Broad Street Station, à Philadelphie.

M. Hyde avait avec lui dans son voyage, comme invités, M. A. G. Vanderbilt et M. W. C. Gulliver, le secrétaire du Coaching Club de New-York, qui a rempli très exactement les fonctions de time-keeper, et deux ou trois amis.

M. Morris E. Howlett, de Paris, pour qui le coaching n'a plus de secrets, s'était chargé de tous les détails matériels de l'organisation. Soixante-dix chevaux se trouvaient disséminés sur la route, afin de permettre des relais fréquents et rapides.

Tout a admirablement marché. Il n'y a pas eu de « panne » et les chevaux, fort bien tenus en main par M. Hyde, qui de temps à autre passait les guides à M. A. G. Vanderbilt et à M. Howlett, n'ont nullement souffert de l'entraînement auquel on les a soumis.

Quant au mail-coach — acheté il y a deux ans à Paris par M. James H. Hyde, — il n'a pas subi la moindre avarie.

Hommes et chevaux sont à louer pour cette prouesse sportive qui n'a pas de précédent, et il faut féliciter en particulier M. Hyde qui eut l'idée de ce voyage et qui la réalisa, avec cette volonté ferme qui le caractérise en toutes choses.

C'est de lui qu'on peut dire que la « valeur n'attend pas le nombre des années ». M. Hyde ne compte pas, en effet, plus de vingt-cinq printemps, et son activité est une des plus extraordinaires que je connaisse.

Ami de la France, de sa littérature et de son théâtre, il vient assez souvent à Paris, et profite de ses séjours parmi nous pour inviter des conférenciers à passer l'Atlantique pour initier les étudiants de l'Université de Harvard, à New-York, aux beautés de notre langue.

Mécène des lettres et Mécène des sports, M. Hyde est une figure des plus intéressantes, et c'est un véritable plaisir pour moi de le faire connaître aux lecteurs de la *Vie au Grand Air*.

Pendant les nombreux relais de ce voyage, New-York-Philadelphie — Philadelphie-New-York, un mien ami, qui se trouvait parmi les invités, a photo-



M. Hyde

Les chevaux se désaltèrent.

M. Howlett. M. Vanderbilt.

graphié des scènes intéressantes, dont je reproduis quelques spécimens.

En France, pareil record en mail-coach eût vivement intéressé tous ceux, nombreux encore, qui s'intéressent au sport hippique, mais il faut bien dire que la foule n'aurait pas manifesté l'enthousiasme que les Américains de toutes classes et de toutes conditions ont montré sur le parcours du mail-coach de M. Hyde. Voyez toutes ces têtes qui se dressent sur la place de la gare de Broad-Street à Philadelphie, pour assister à l'arrivée du mail !

On dirait une vaste fourmilière humaine, et combien anxieuse, combien ardente d'émotion ! Pour notre part, nous admirons ces enthousiasmes sportifs, et nous les envions à la libre Amérique.

Lors de son dernier voyage en France, M. Hyde, toujours en coach, visita la Touraine en compagnie de quelques amis. Ce furent de belles journées, me confiait-il, avant de quitter la France, et nous avons eu de la chance de jouir de votre beau soleil et d'un ciel bleu, presque sans nuages. Quant à la population des bords de la Loire, elle a été toujours avenante et d'une politesse extrême pour un étranger. Elle était curieuse aussi, et sur le parcours, pendant les relais, plus d'un paysan venait nous questionner. Il ne s'agissait pas alors d'un record, mais d'un simple voyage d'agrément, rapide cependant, et merveilleusement organisé, *artiste-ment*, dirions-nous volontiers. Car M. Hyde est un curieux et un chercheur.

Dernier détail, que j'allais omettre, et qui cependant ne doit pas être négligé : le voyage en mail-coach de New-York et Philadelphie s'est accompli sans que M. Hyde et ses hôtes aient eu le temps de se mettre à table.

Mais, qu'on se rassure, pendant les dix-neuf heures et demie de cette chevauchée les estomacs n'ont pas eu à souffrir.

Des provisions et des boissons de toute sorte avaient été entassées dans l'intérieur du mail-coach. On a mangé et bu, sans nappe dressée, mais assez confortablement tout de même, en plein air, et tandis que les chevaux marchaient à vive allure...

MAURICE LEUDET.



Après un relai, vérification de l'attelage.

A PROPOS DU CHAMPIONNAT DU CASINO DE PARIS

L'Histoire de la Lutte ⁽¹⁾

(Suite).

Les épreuves éliminatoires continuent au Casino de Paris pour le titre de champion du monde de lutte. Les nécessités de notre tirage ne nous permettent pas de suivre au jour le jour ces épreuves. Disons cependant que l'élimination des poids légers laisse en présence Constant le Boucher (belge), Hitzler (allemand), Gambier (français), et Vervet (français).

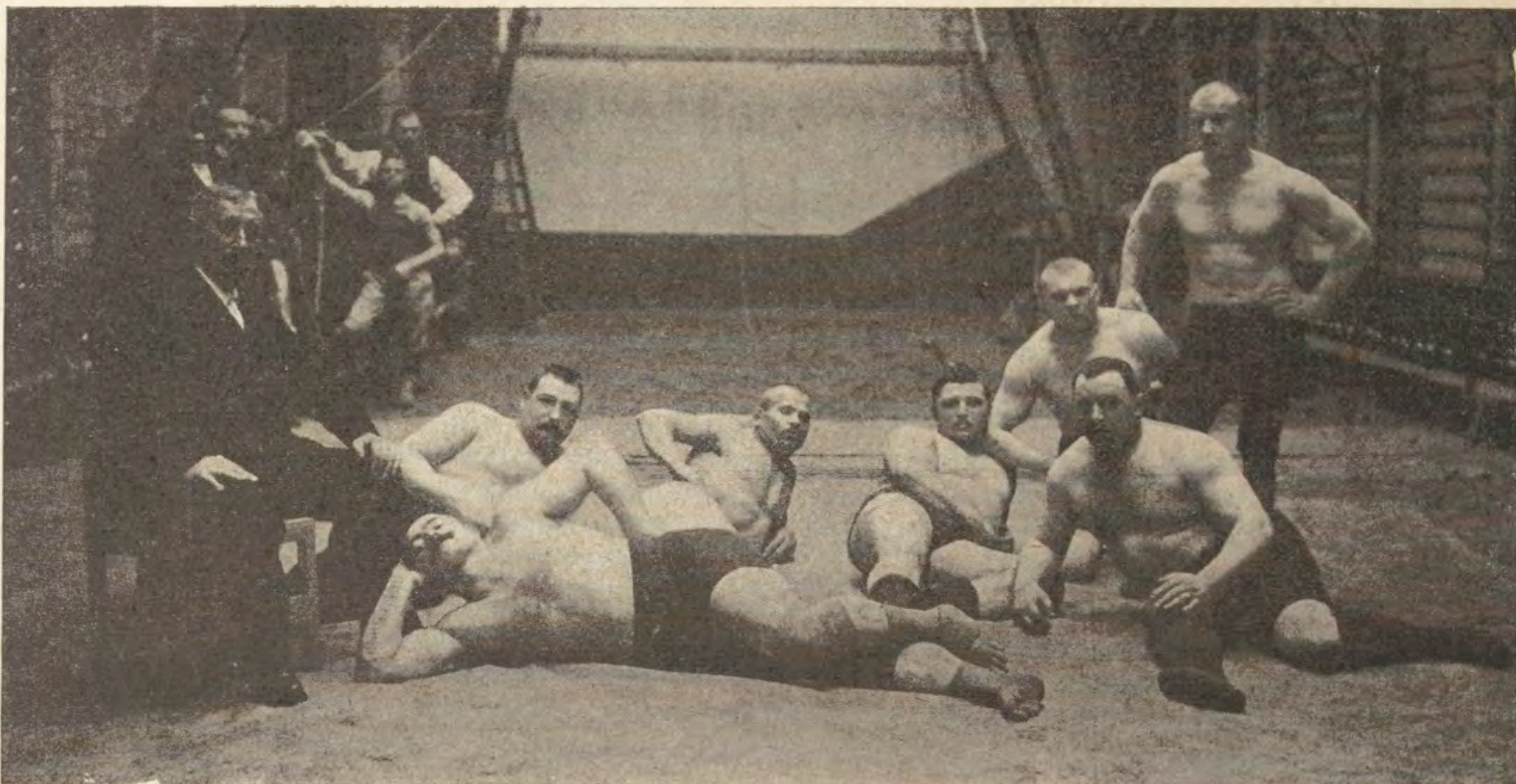
○ ○ ○

L'ENTRAÎNEMENT

C'est pas une mince affaire, pour un concurrent qui possède de sérieuses chances de se classer dans le Championnat du monde, que celle qui consiste à se plier aux horreurs de l'entraînement. Mais, il faut l'avouer, il en est peu qui se soumettent aux exigences d'une préparation sérieuse et il n'existe qu'un petit nombre d'hommes, doués d'exceptionnels moyens physiques, qui consentent à se livrer à un travail vraiment sérieux et à s'imposer une existence régulière indispensables — quelle que soit la force musculaire qu'on possède — pour devenir un lutteur de tout premier ordre.

Nombreux sont les hommes dont on dit couramment : « Ah ! si celui-là voulait ! Il n'y en aurait pas un seul pour le tomber, car il est vraiment là. Il fait tant de livres à bras tendu, tant à l'arraché, tant en barres en deux temps, etc., etc. » Et c'est alors l'énoncé de performances mirobolantes en poids et haltères, peut-être parfaitement exactes et très méritantes si l'on veut, pour celui qui les accomplit, mais en attendant, le monsieur qui est là va plus souvent sur les deux épaules qu'à son tour et succombe toujours devant un adversaire qui, pour être moins fort que lui, n'en est pas moins un lutteur accompli et connaît parfaitement toutes les ficelles de son métier.

Tous les hommes qui ont acquis un nom dans le sport de la lutte vous diront qu'il n'est pas



Le repos après l'entraînement.

Raoul le Bordelais fait une petite conférence pendant la pause et donne quelques conseils aux concurrents.



Diérich le Brasseur. | Raoul le Bordelais, Van den Berg. | Pedersen.
Alexandre le Marseillais. | Raoul le Boucher.

Un ramassement de tête à terre, porté par Omer de Bouillon à Cotech Mehmet.

suffisant d'être bien musclé pour faire un bon lutteur. C'est une chose nécessaire, indispensable même. Mais ce n'est pas tout. Demandez plutôt à Raoul le Bordelais, qui professe aujourd'hui, après avoir été un remarquable sujet ! Demandez à Arras qui a vu défiler chez lui, dans son gymnase, les meilleurs lutteurs de ces vingt-cinq dernières années ; demandez enfin à Maurice Gambier, à Fénélon, à Fournier. Vous verrez ce qu'ils vous diront à ce sujet.

Vous qui pratiquez la lutte en amateurs, vous qui vous apprêtez à tourner professionnels, vous qui l'êtes déjà, sachez que pour faire un bon lutteur il faut beaucoup travailler et acquérir cette intelligence — car c'en est une qui s'acquiert — l'intelligence de la lutte.

Quand vous la posséderez, vous ferez du beau travail ; dans le cas contraire, vous serez peut-être un homme fort ; mais vous ne serez jamais un lutteur.

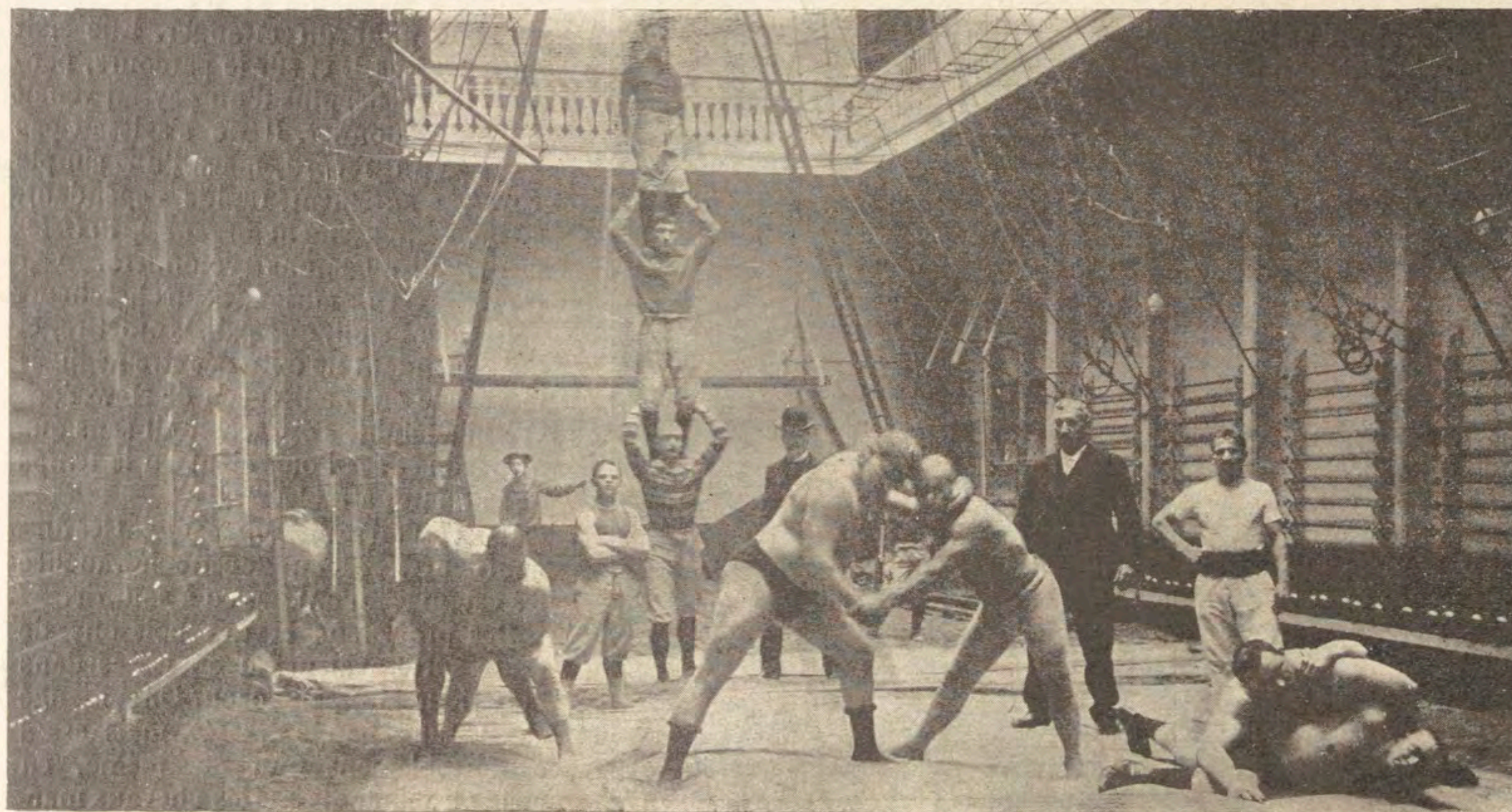
Enfin et surtout, apprenez qu'il en est du lutteur comme des autres athlètes : il doit être sobre. Ne buvez pas ! Ou sans quoi, vous n'en

avez pas pour longtemps. Nous avons peut-être l'air de catéchiser des gens qui savent mieux que nous ce qu'ils ont à faire. C'est vrai, ils le savent, mais ils ne le font pas. Ces petits conseils aux néophytes — qui ne sont jamais que le résumé de ce que disent les gens d'expérience — seront terminés quand nous aurons ajouté cette dernière recommandation : prenez un bon professeur, vous qui débutez, et surtout écoutez ce qu'il vous dit.

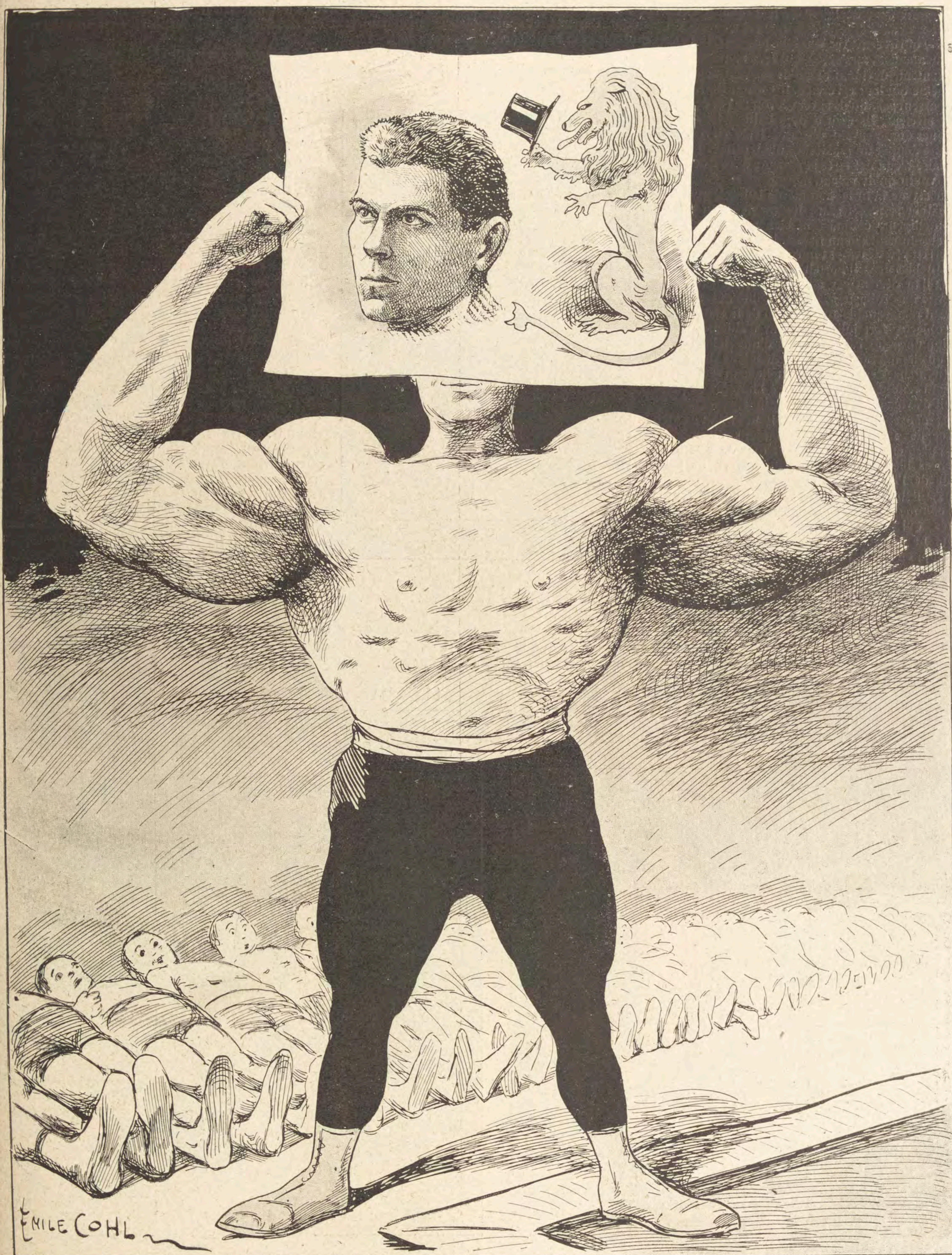
S'il est une opinion courante, absolument fautive d'ailleurs, mais qui est malheureusement enracinée dans l'esprit du public, c'est celle qui consiste à croire que la lutte est un sport brutal, qui ne convient qu'à une certaine classe de la société, un sport sans finesse et sans intelligence, et il y a gros à parier, que si on conseillait à des mères de famille de faire apprendre la lutte à leurs rejetons, vous en verriez les neuf dixièmes pousser des « oh ! et des ah ! » d'indignation en serrant précieusement contre elles leur petit dernier, comme pour le préserver à tout jamais de semblable déchéance. Eh bien, que voulez-vous, il n'y a qu'une chose à répondre à cela :

C'est malheureux !

La lutte n'est brutale qu'autant que ceux



Une séance d'entraînement au manège Piazza. — Raoul le Boucher et Cotech Mehmet, au centre. — A droite, Alexandre le Marseillais et Pedersen. — A gauche, Omer de Bouillon et Diérich.



HACKENSCHMIDT, LE HÉROS DU CASINO DE PARIS

Notre pauvre lion de l'Atlas, ainsi que tous les autres lions et sous-lions de Valence, de Barbentane ou autres lieux, sont obligés de s'incliner devant un nouveau venu dans la zoologie : le lion Russe, autrement dit Hackenschmidt.

qui la pratiquent déploient de la brutalité. Vous faites boxer vos enfants, après les avoir confiés à des maîtres comme Charlemont, Casterès, et bien d'autres, qui dosent avec une sage progression l'effort musculaire et la violence qu'ils demandent aux sujets qui leur sont confiés.

Ils sentent, devinent ce qu'ils peuvent demander au jeune homme, à l'enfant même qui leur est confié. Il y a une limite qu'ils ne dépassent pas, qu'ils savent devoir ne pas dépasser. Ils s'y arrêtent. Ils sont là pour cultiver les moyens physiques dont peuvent disposer leurs élèves, pour leur faire donner un maximum d'intensité et non pas pour faire d'eux des êtres supérieurs à ce que la nature a voulu qu'ils soient.

Il en est de la lutte comme de la boxe, et quand un amateur se remet entre les mains d'un professeur intelligent, connaissant bien son métier, il ne court absolument aucun risque. Bien au contraire, il acquiert en peu de temps une souplesse et une vigueur remarquables dont il portait en lui les premiers éléments; il ne devient pas un tombeur, mais il trouve bien vite une robustesse et une agilité qui sont un adjuvant remarquable au maintien de la santé.

On objecte, fort judicieusement d'ailleurs, que la question de poids est un facteur d'une telle importance qu'elle infériorise l'homme le mieux doué pour la lutte, dans des conditions tellement écrasantes qu'il faut renoncer à reconnaître à l'homme de poids le droit d'avoir de grandes prétentions.

C'est chose entendue, mais il ne s'agit pas en l'espèce de fabriquer des champions du monde, mais purement et simplement de tirer de la lutte les immenses bienfaits qu'elle peut donner au point de vue de l'hygiène des muscles.

En est-il beaucoup parmi ceux qui considèrent la lutte comme un sport inférieur, parmi les parents timorés qui craignent qu'à sa pratique leurs enfants ne soient victimes d'accidents; en est-il beaucoup, en est-il même quelques-uns qui aient assisté à une leçon de lutte donnée par un de nos plus adroits professionnels? c'est peu probable. Et leur manière de voir s'appuie purement et simplement sur la fausseté de l'opinion publique, dont l'erreur incarnée a créé un courant bien difficile aujourd'hui à remonter.

Certes, la lutte est plus âpre, plus mouvementée, plus violente que bien des petites manifestations sportives à l'eau de rose comme le croquet, par exemple.

On ne peut pourtant muscler un homme en le faisant sauter à la corde jusqu'à sa majorité, ou en lui réservant quelques coups de raquettes dans les coins ombrés d'un parc, les faveurs de « garden-party » chez une respectable douairière, dont l'amabilité pour ses invités va jusqu'à envoyer un petit

communiqué aux journaux où flamboient les noms de ses invités. Ce sont là plaisirs mondains très appréciables et très justifiés, mais insuffisants en tant que sport.

N'ayez donc crainte d'aller rompre et assouplir vos muscles à la pratique de la lutte, et cela dès votre adolescence.

Vous ne courez aucun risque, vous acquerez la force de résistance dont vous avez besoin dans la vie et vous trouverez enfin la satisfaction, d'amour-propre, et la réalisation du secret désir que tout homme porte en soi, bien qu'il prenne un soin jaloux à les dissimuler et même qu'il s'en défende, le désir et l'envie d'être un homme solide et un mâle bien en muscles.

Car enfin, pourquoi ne pas l'avouer?

Les hommes sont encore plus terriblement chercheurs et exigeants pour leur « beau physique » que les femmes pour la joliesse de leur visage, et la conservation de la fraîcheur de leur peau.

L'homme achète des traités, des brochures, des mécaniques, pour croître et embellir, avec plus d'acharnement et de persévérance encore que la femme ne fait appel aux eaux antirides et aux onguents savants, dans l'illusoire espérance de conserver une éternelle jeunesse ou de retrouver celle à jamais perdue. C'est l'éternelle histoire de l'amour du moi. Tout le monde y songe, personne ne veut l'avouer.

Revenons-en bien vite à la lutte dont il semble que nous nous soyons un peu écarté. Parents craintifs, retenez bien ceci : vous pouvez confier votre enfant, fût-il frêle et délicat, au lutteur le plus terrible, le plus dangereux quand il lutte dans un tournoi, sans crainte qu'il lui arrive jamais le plus petit accident.

Le professionnel qu'hier vous avez vu violent et dur, au cours d'une rencontre qu'il soutenait contre un adversaire, devient l'homme le plus adroit, le plus prudent quand vous lui confiez un débutant. Il n'y a pas d'exemple qu'un accident soit jamais arrivé, au cours d'une leçon sagement et intelligemment donnée. Agit-il en force pour vaincre une résistance qu'il demande à son élève? Il le fait d'une

façon si mesurée, si droite, si raisonnablement progressive, que jamais celui qui la supporte, fût-il très délicat — et nous dirions presque très fragile — n'a à en souffrir.

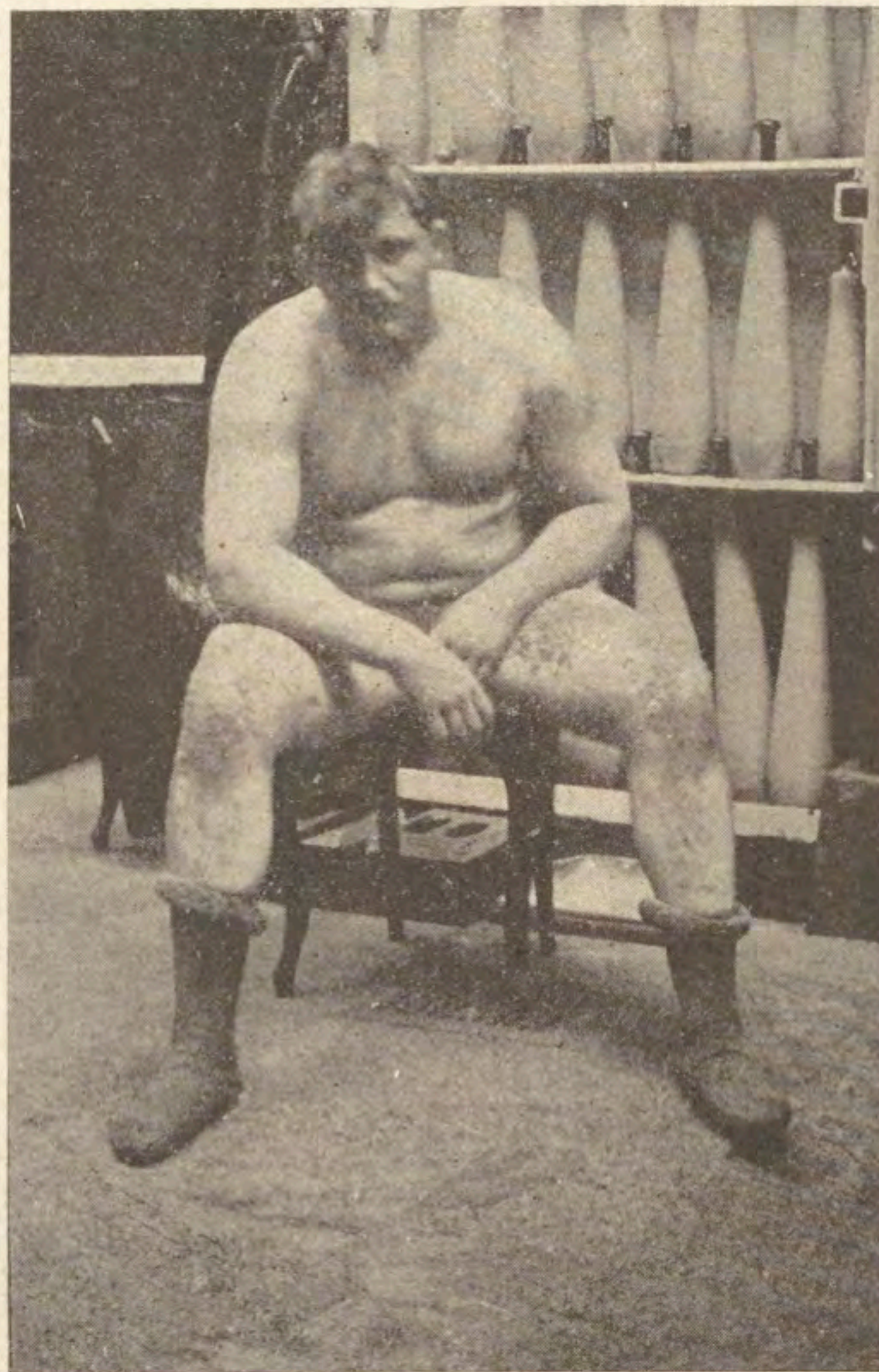
FIORAVANTI.

(A suivre.)

(Clichés P. Doyé.)

Voir dans notre prochain numéro :

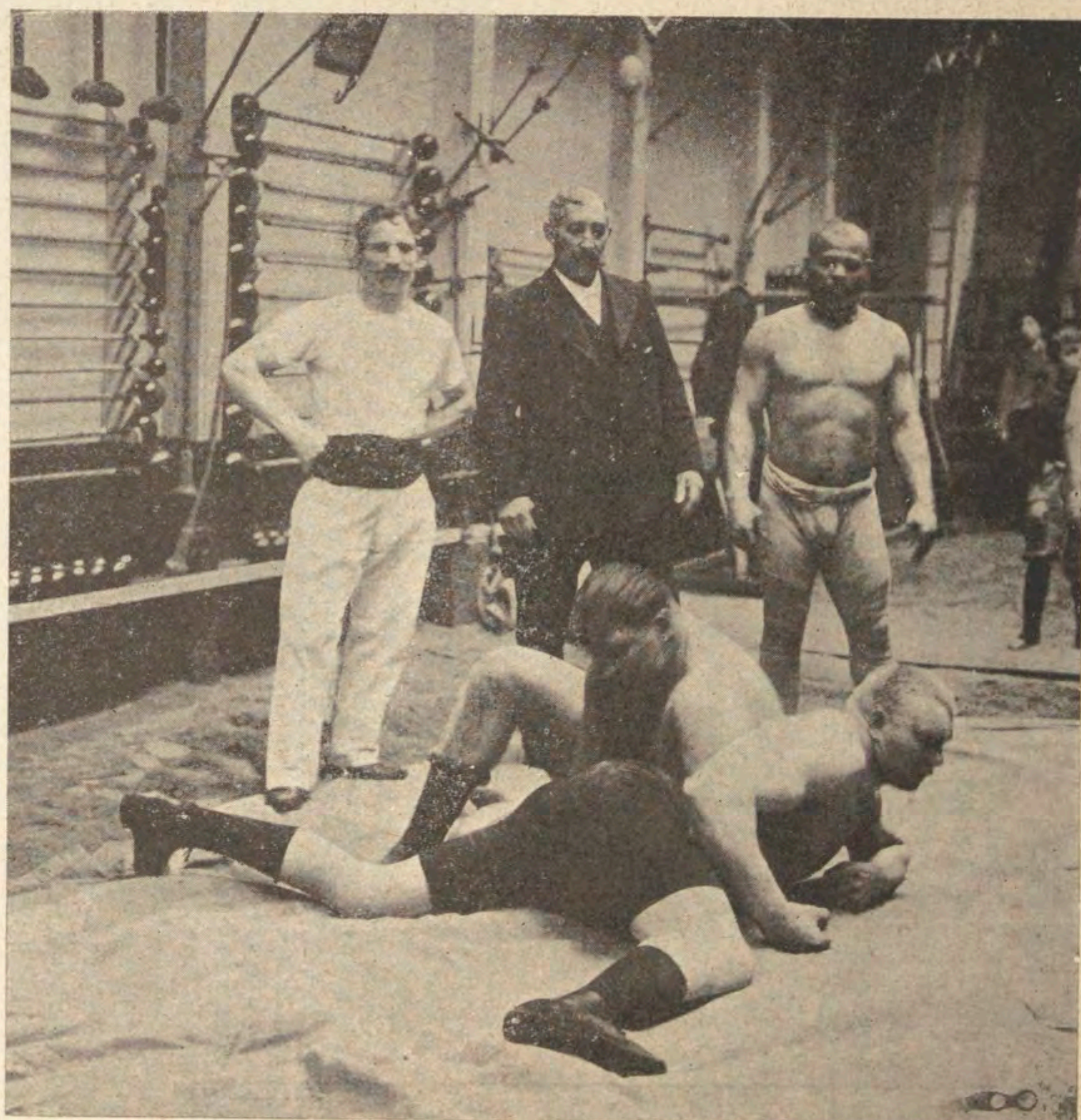
Les huit premiers classés du Championnat du monde.



Raoul le Boucher, tout couvert d'une noble... sciture, se repose après une heure de travail.



Raoul le Boucher passe une ceinture à rebours à Van den Berg.



Un tour de hanche en ceinture, passé par Diérich le Brasseur à Van den Berg.

A L'AUTOMOBILE-CLUB D'ANGLETERRE

La Promenade Londres-Southsea

Il est curieux de voir comment chaque nation montre son caractère propre en toute manifestation, quelle qu'elle soit. Regardez nos voisins d'Outre-Manche. C'est le pays par excellence des manifestations d'ensemble. Qu'il s'agisse de se mettre en grève, de faire une pétition et de la porter au Parlement, qu'il s'agisse tout simplement de fêter un anniversaire, comme dans le cas qui nous occupe : toujours l'ensemble apparaît, la manifestation collective et solennelle, réglée et régulière.

Depuis quatre ans, nos voisins fêtent régulièrement par une caravane, l'anniversaire du jour qui vit disparaître la législation qui régissait la circulation des automobiles. En France, on eût organisé une course, ou un banquet, peut-être les deux, mais soyez certain que si on eût tenté d'organiser une promenade monstre, il n'y fût venu personne que l'organisateur... et encore ! Ne niez pas, nous en avons des exemples.

ooo

L'ANGLETERRE est bien avant tout le pays des équipes, et pour quiconque a tant soit peu étudié ce fond essentiel du caractère anglais, on comprend que les deux sports nationaux de ce pays d'unionistes soient avant tout des sports par équipe, le football et le cricket.

L'automobile est un sport autrement individualiste. Qu'il s'agisse de



Halte pour le déjeuner à Winchester, au pied de la statue d'Alfred le Grand.

Il y a là encore tout un coin de l'âme anglaise à analyser et à mettre en relief.

La tradition n'existe point seulement pour l'individu. La loi est sa plus sensible et sa plus forte expression. Il n'y a pas en Angleterre de code comme le nôtre, et à aucun moment jamais, Anglais n'a eu l'idée, qu'il eût estimée saugrenue, de fixer à jamais pour l'éternité le droit et la loi. Cela c'est une idée romaine. L'idée anglaise consiste au contraire à rattacher le fait actuel et nouveau à des faits passés, déjà réglementés et déjà catalogués par de vieilles lois.

Cette méthode ne va pas non plus, il faut bien le dire, sans de graves inconvénients. Et les découvertes de la science industrielle moderne ne sont pas sans faire subir à l'adaptation de terribles à-coups !

Témoin le cas présent, et l'apparition des automobiles.

En France, on la laissa d'abord sans règlement. Puis on émit la prétention de la régler à jamais, et d'un seul coup, pour le passé, le présent et l'avenir.

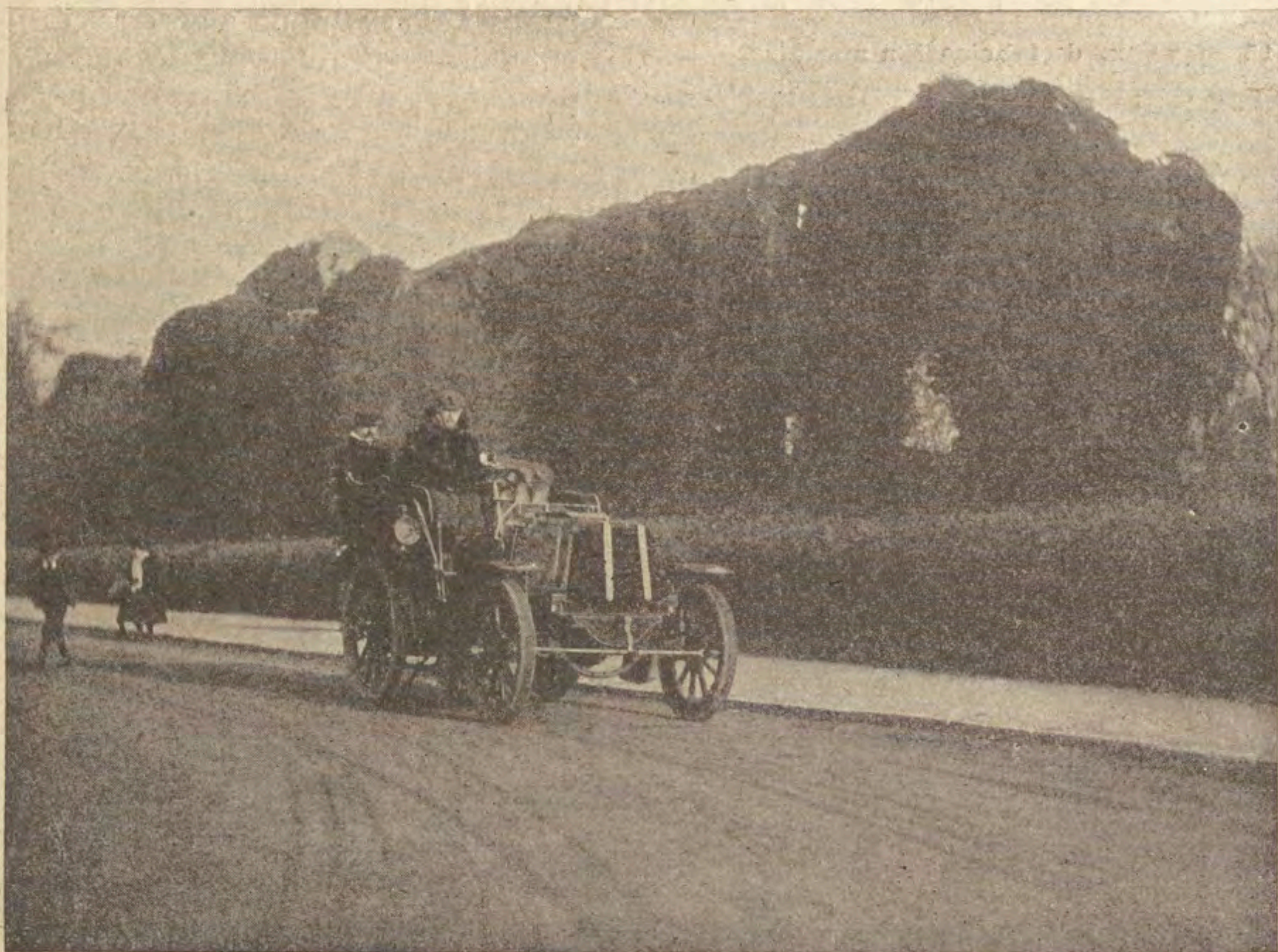
En Angleterre on ne s'émue pas pour si peu. On chercha l'analogie avec ce qui existait déjà. Il se trouvait justement que la plupart des chemins de fer avaient autrefois débuté sur route et sans rails.

L'analogie était évidente.

Et les automobiles subirent la législation du chemin de fer.

Celle-ci déclare qu'à chaque passage au milieu d'une route, la locomotive doit être signalée par un drapeau rouge, tenu par un homme à pied et par le son d'une cloche, aux passants. C'est ce qui existe également chez nous, aux passages à niveau.

Mais là, le véhicule était sans cesse sur la route.



Devant l'abbaye de Bishop's Waltham.

course, l'homme ne songe qu'à lui, à sa propre victoire qui suppose la défaite de tous. Tout au plus se résignerait-il, ne voyant pas possibilité de triompher lui-même, à voir triompher la marque dont il pilote la machine. Et encore !

Je connais pas mal de sportsmen qui redoutent surtout leur camarade montant la même voiture qu'eux et s'efforcent avant tout de le vaincre.

Quant au tourisme, c'est par définition même quelque chose de plus encore qu'un simple individualisme. C'est la liberté complète, l'indécision même de la direction de chaque individu ; l'esprit complètement soumis à l'influence de la sensation imprévue qu'on rencontre et à laquelle on s'attarde et qu'on fuit aussitôt, suivant l'émotion qu'elle éveille en nous.

Aussi, ne sera-ce point l'un de nos moindres étonnements de voir avec quelle fidèle régularité l'Automobile-Club d'Angleterre célèbre tous les ans par une promenade invariable à itinéraire fixe et jour fixé, l'anniversaire de la loi qui abolit l'affreuse contrainte dont souffrait jadis l'automobile là-bas, et la loi dite du drapeau rouge.

Il est probable que chez nous une pareille promenade aurait eu un fort grand succès la première année. Puis elle serait peu à peu tombée en désuétude et l'on n'en entendrait plus parler déjà.

Là-bas, au contraire, d'année en année le succès augmente. A mesure que la promenade devient plus solennelle, au vieux sens du mot, c'est-à-dire gagne en ancienneté tout en restant régulière et périodique, le succès s'affirme. Il y avait une trentaine d'engagements en 1897. Il y en a eu 150 en 1900 et 200 en 1901.

Nos voisins appellent cet event « the Anniversary Run », la promenade anniversaire, et elle a lieu le 17 novembre au jour anniversaire de la promulgation du bill intitulé : *Light locomotion Act*, loi de locomotion légère.



Le contrôle à Egham Hill.

Le chauffeur qui tient un mouchoir à la main au centre de la photographie est M. Alfred Harmsworth v. p. de l'Automobile Club de Grande-Bretagne.

— Qu'à cela ne tienne, répondit le législateur anglais. Le texte est là. Chaque fois que l'automobile sera sur la route, drapeau rouge et cloche. Il ne resta plus aux chauffeurs qu'à se faire précéder d'un homme à pied tenant un drapeau rouge et agitant une cloche!

C'est dans cet étrange équipage que le premier chauffeur anglais, sir Daniel Salomon et M. Paris-Singer parcoururent la route à une allure de 4 milles (6 kil. 400 à l'heure).

Il faut reconnaître que, si les Anglais sont entêtés lorsqu'ils estiment défendre leurs intérêts, ils ne bougent jamais devant leur intérêt évident.

La stupidité de la loi les frappa d'autant plus, qu'ils s'aperçurent que le voisin de l'autre côté du Channel, c'est de nous que je parle, faisaient de fort belles affaires et qu'eux n'en faisaient point.

La fameuse promenade de Londres à Brighton en 1896, fit voir que l'on pourrait tout de même parcourir les routes à plus de 4 milles à l'heure sans drapeau rouge et sans cloche, sans pour cela causer d'effroyables dégâts.

Aussi le bill de novembre 1896 autorisa-t-il la suppression des cloches et le drapeau rouge et permit-il 10 milles (16 k. 32) à l'heure.

C'est de cette époque que date l'industrie automobile anglaise, qui a subi d'ailleurs de ce chef un fort retard et qui est loin d'occuper la place que devrait tenir dans le monde automobile la patrie industrielle du cycle et de la locomotive, de Starley et de Stephenson.

C'est cette loi de salut que tous les ans, avec un soin pieux, l'Automobile-Club d'Angleterre, gardien des vieilles traditions, commémore par la

promenade Londres-Southsea (175 kil). Southsea est une plage charmante près de Portsmouth, c'est-à-dire près de l'île de Wight et sur cette côte merveilleuse qui rappelle notre Normandie et où s'élève, plus à l'est, Brighton.

On y va par Winchester et les comtés de Surrey et de Hampshire qui sont l'un des coins de verdure et de souvenirs historiques les plus merveilleux de la joyeuse Angleterre (Merry England).

C'est là que se fonda le premier royaume saxon, et la vieille abbaye aux vieux souvenirs du roi Wilfrid que nous appelons Alfred le Grand, y domine un des paysages aussi beaux que ceux de notre Normandie.

Malheureusement, le législateur complaisant qui promulgua le *light locomotion act* ne songea point à cette promenade. Sinon, il est probable qu'il aurait promulgué l'act au printemps et non en novembre. Cette année les excursionnistes sont partis de Londres par un brouillard comme la reine de la Tamise en a, félicitons-nous-en, le monopole. Heureusement qu'à Tagham tout était dissipé.

Notre ami Instone, qui fut longtemps à Paris, nous a adressé ces photographies qui font voir que la promenade fut à la fois pittoresque et joyeuse.

Les Anglais, qui ont inventé l'humour, avaient baptisé chacun de leurs véhicules d'un nom humoristique. La Panne, qui n'en a pas eu, était celle d'Instone. Il y avait le Limaçon, le Fainéant, le Moucheron pour les grosses voitures, et le Monstre et le Géant pour les voiturettes. S'amuser par un temps de novembre c'est le record, et si c'est le seul qui fut battu dans cette simple promenade, c'est suffisant déjà.

(Clichés Edwards.)

GEORGES PRADE.

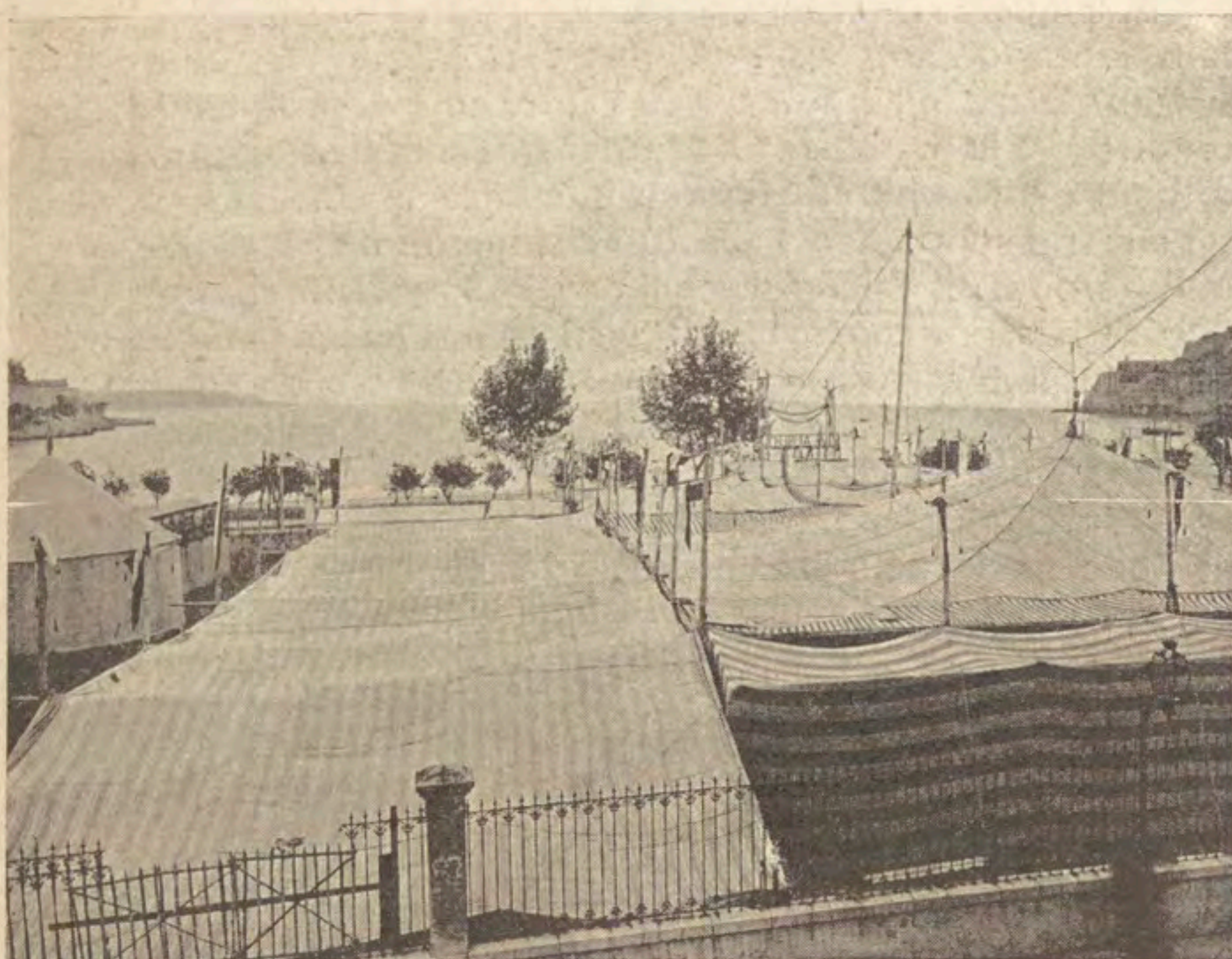


La voiture de M. Instone, voiture de 15 chevaux, de fabrication anglaise.

Pour cette promenade, la plupart des voitures avaient reçu des noms, quelques-uns très suggestifs, comme celui-ci.



La caravane au sortir d'un parc.



La baie de Monaco, vue de l'endroit où s'élèvera le hangar de M. Santos-Dumont.

Santos-Dumont à Monaco

L'opiniâtre vainqueur du prix Deutsch est un infatigable. Après la double victoire remportée par lui sur les éléments et sur ses adversaires, couvert de lauriers et comblé de faveurs aussi bien au Brésil qu'en France, célébré dans toutes les langues par la presse des deux hémisphères, il aurait pu se reposer.

Mais il n'en a rien fait, et, chassé par l'hiver de nos régions humides et maussades, il est allé s'installer sur la Côte d'Azur. C'est là, sur les bords de la mer bleue, abrité des vents du Nord par les contre-forts des Alpes, que va s'élever, sur un terrain mis à sa disposition par ce souverain doublé d'un savant, le prince de Monaco, le hangar qui abritera le *Santos-Dumont* n° 7. Et c'est le cap Corse qui remplacera pour les nouvelles expériences le phare de la tour Eiffel.

Nos photographies permettent de se rendre compte exactement de l'emplacement qu'occupera, sur cette merveilleuse baie de Monaco, le nouveau ballon de M. Santos-Dumont.



Le port de Monaco.

× L'endroit où s'élèvera le hangar du Santos-Dumont, n° 7.



La baie de Monaco, vue de la terrasse du Casino de Monte-Carlo

Le hangar de M. Santos-Dumont s'élèvera à l'endroit indiqué par un × et où se tient actuellement une fête foraine.

La Journée du grand Prix de l'Élevage à Auteuil

Tandis que les hippodromes suburbains ont fermé leurs portes, les réunions d'Auteuil continuent encore jusqu'au milieu de décembre. Le Grand Prix de l'Élevage, dont l'allocation s'élève à 50 000 francs, est un des gros morceaux de ce meeting d'automne.

ooo

Les grandes épreuves ne font pas défaut à Auteuil. La Société des steeple-chases, grâce aux nombreux dimanches qui lui sont accordés par le ministère de l'agriculture, n'est pas avare, elle le peut du reste, de riches allocations. Elle augmente sans cesse le montant de ses prix, elle en crée, elle a la bonne idée de précéder les autres sociétés de courses dans la voie des primes aux éleveurs; elle n'est réfractaire, en un mot, à aucun progrès. Ce petit éloge de la rue de Castiglione me vient sous la plume à propos du Grand Prix de l'Élevage. Les conditions de cette importante épreuve du steeple-chasing sont réellement heureux. Si le succès n'a pas toujours répondu aux espérances, si le but, on peut le dire, n'avait jamais été atteint, depuis la création de ce prix de 50 000 francs, ce n'était pas la faute de la Société. Pour faire un civet, il faut un lièvre, et sur les obstacles on ne trouve pas de cracks susceptibles de devenir des étalons de tête.

Si je parcours la liste des concurrents qui ont disputé le grand Prix de l'Élevage depuis sa fondation, — elle n'est pas très longue, puisqu'il remonte à 1897, — je trouve comme vainqueurs Gazon, Ardent II, Vaucouleurs et Gratin, et dans la classe des battus, Saladin II, Valois, très déchu, Barsac, Préfet, Édouard III, Feuillage, Monsieur d'Allouville, Mathias, Orizaba, Baladin II, Fénelon II, Sommeil, Fix, Vlan, Maragon, Fragoletto, Gilbert et Le Plantis; comme on le voit, un lot de sellingers, ou, à quelques exceptions près, de doublures. J'avoue ne pas trouver parmi eux un cheval susceptible d'être acheté 20 000 francs comme étalon. Je suis peut-être dur pour Vaucouleurs qui peut bien faire pour le croisement. Fragoletto approche de l'enchère de 20 000 francs, mais le reste!

Je n'en dirais pas autant cette année; le vainqueur, Governor, est très qualifié, et même l'administration des haras fait ce que l'on appelle une bonne affaire. Comme type de cheval, il n'y a pas grand'chose à lui reprocher;

comme origine, son sang est très fashionable. Il a montré une réelle qualité en plat, gagnant la poule d'Essai des Poulains, épreuve très classique puisqu'elle correspond aux Deux mille guinées de l'autre côté de la Manche. Certainement son propriétaire le présentant à la prochaine commission qui doit se réunir dans le courant de décembre, aurait eu une offre supérieure; en cette occasion, il a agi en vrai sportsman: absolument maître de la course avec Governor et Tendre-Amour, il a préféré gagner avec le meilleur comme qualité intrinsèque. Sa carrière de courses était bien compromise après sa victoire, il est revenu plutôt sur trois pattes; à ce propos, certains en ont fait une critique: acheter un cheval claqué! Ce claquage ne peut nullement nuire à sa nouvelle fonction. Voilà donc un réel service que la Société des steeple-chases de France a rendu à l'élevage.

Tout se serait donc passé pour le mieux si la course n'avait pas été marquée par un regrettable accident. Le vainqueur du Grand-Steeple, Calabrais, s'est brisé l'épaule gauche en tombant au bull-finch.

Le cheval du baron Roger a trouvé aussi la mort, le jour même de sa rentrée sur l'hippodrome où il avait remporté sa plus brillante victoire.

Avant de remporter les deux premières places dans le Grand Prix de l'Élevage, l'écurie Liénart avait triomphé dans le Prix de Chantilly, avec son excellente jument Killarney. Celle-ci avait battu facilement Martial, les deux

autres concurrents, Bedat et Tapis-Vert, qui d'ailleurs n'avaient pas grande chance étant tombés à la rivière des tribunes.

Mais jusqu'ici mon aperçu du Grand Prix de l'Élevage est bien technique, j'oublie totalement de parler du côté mondain, si important pour ces grandes journées d'Auteuil.

Le temps était sec mais froid, aussi n'apercevait-on souvent qu'une faible partie de gracieux minois, le reste disparaissant dans les fourrures.

Les fleurs, les pauvres chrysanthèmes, complètement gelées, penchaient tristement la tête. Le paddock n'offrait pas le coup

d'œil enchanteur des belles réunions du printemps. Les braseros étaient les plus entourés; on potine toujours, on admire des petits pieds frileux, mais quelle différence avec les groupes intimes et gracieux ornant les pelouses, véritables parterre de fleurs. On s'occupe encore moins du sport. Ces programmes sont abandonnés, il fait trop froid pour les consulter et les annoter. On se contente de jeter un coup d'œil sur le tableau d'affichage. On joue les montes en vogue ou les montes sympathiques. C'est l'hiver: il est temps de s'échapper vers la grande bleue, au pays où fleurit l'oranger.

(Clichés P. Doyé.)

RAYMOND ISABEL.



Governor, m. b. 4 ans, 62 kil. par le Pompon et Gouvernante, à M. Ch. Liénart, monté par Bergès, entraîné par Ch. Carter, gagnant du grand Prix de l'Élevage.



Stuttgard.

Kaiser.

Tendre-Amour.

Calabrais.
Oural.

Governor. Jurisconsulte.

Grand Prix de l'Élevage, steeple-chase, 50 000 fr., 4 300 m. gagné par Governor, à M. Ch. Liénart, devant Tendre Amour, au même propriétaire, et Jurisconsulte, à M. Ch. Bartholomew. (Auteuil, 24 novembre.)

JOUETS SPORTIFS

ON sait que M. Lépine a eu l'excellente idée d'exciter l'imagination des inventeurs, en organisant un concours de jouets qui s'est tenu récemment au Tribunal de Commerce. Naturellement, le sport y a tenu une large place et ce sont ceux de ces jouets inspirés des idées sportives du moment que nous allons présenter à nos lecteurs.

○ ○ ○

ÉMILE de Girardin, qui fut bien le plus remarquable journaliste que nous ayons vu, avait une idée par jour. Notre aimable et actif préfet de police marche sur ses traces : il en a au moins une par semaine.

Mais, plus heureux que notre confrère, qui devait se contenter d'émettre ses idées et d'attendre d'autres, sans grand espoir souvent, leur réalisation, M. Lépine peut mettre lui-même en œuvre ce qu'il imagine et l'acte suit de près la pensée. Les agents cyclistes, les bâtons blancs, les défenses de cracher, tout cela est fait de l'imagination très active de notre préfet de police.

Et nous saurons aussi que, quelques misères qu'il cherche aux chauffeurs trop pressés, il n'en est pas moins homme de sport. Il en donnait encore hier la preuve en acceptant les offres de M. Moebs, président de la commission de natation de l'U. S. F. S. A., qui était venu lui proposer d'apprendre à nager... à ses agents plongeurs.

Aussi, quand on apprend que M. Lépine, dans le très louable but d'encourager l'industrie des

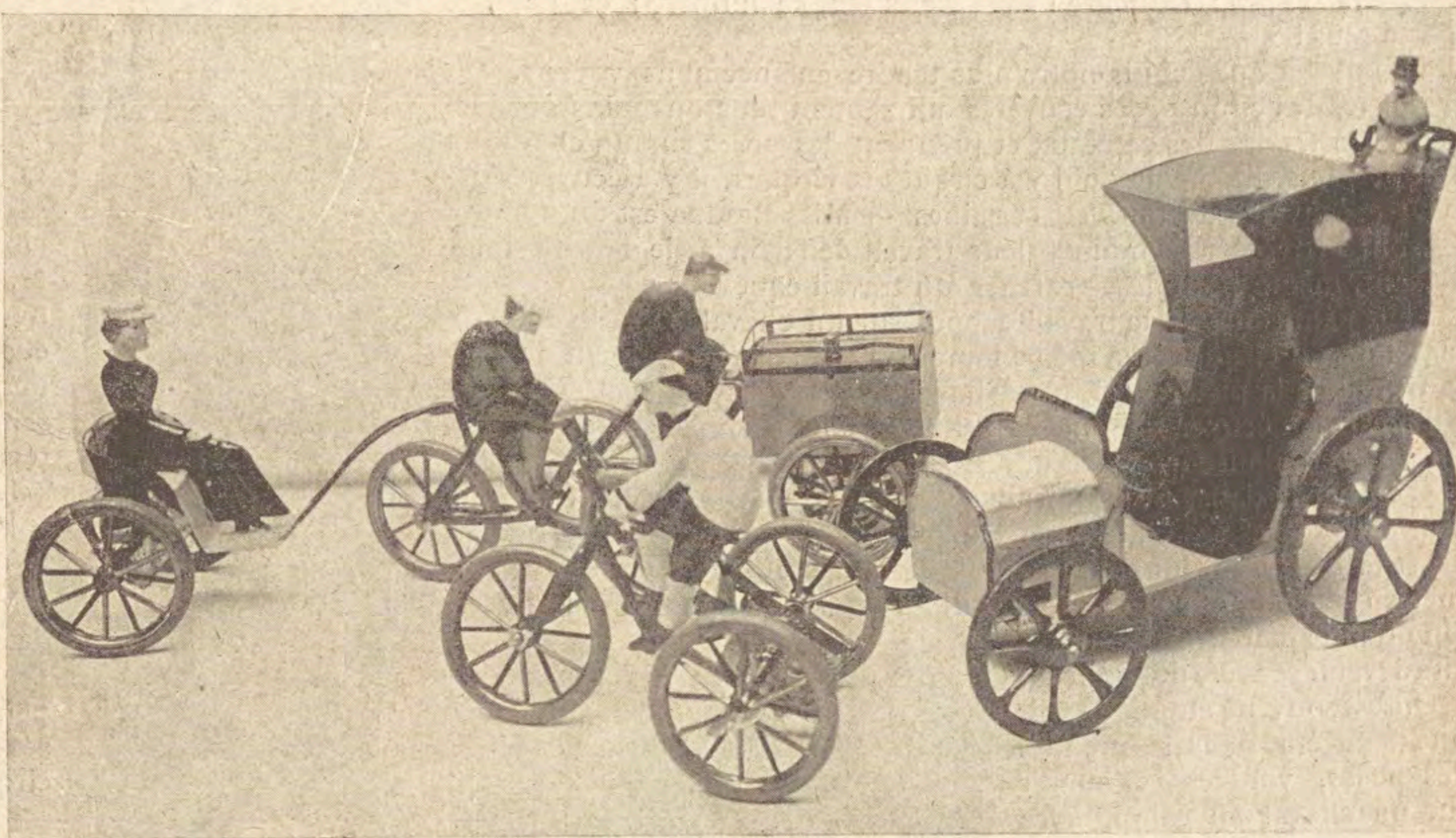


Le clou du concours. Le Santos-Dumont dirigeable autonome.

camelots, de ces modestes et ingénieux inventeurs dont la vitrine est une planche posée sur deux tréteaux et dont les magasins sont la chaussée des « rues barrées », venait d'organiser un concours de jouets, nous nous doutions bien que le sport y trouverait sa place.

Et d'ailleurs le jouet n'est-il pas toujours le reflet de son époque. Nos grands-pères ne connaissaient que les jeux guerriers, comme leurs pères avaient joué avec de petites guillotines. Le cyclisme, l'automobile, l'aérostation doivent être les dominantes de l'époque actuelle.

Il ne faut donc pas s'étonner si les « Santos-Dumont » pullulaient dans le grand hall du Tribunal de Commerce, il y en avait de toutes les dimensions et de tous les systèmes. Les uns, reliés par un fil de fer à une tour Eiffel en miniature, tournaient autour du phare comme une phalène autour d'un bec de gaz. D'autres glissaient le long d'un fil; un autre, enfin, plus ingénieux, actionné par le plus simple et le plus léger des moteurs, un simple caoutchouc tordu, s'envolait librement, faisait le



Le garage des automobiles, motocycles et tri-porteurs.

Véhicules très ingénieux, qui n'ont jamais écrasé personne.



Le coin des Santos-Dumont.

tour de la salle, doublant les colonnes comme son grand frère. Doublait la tour du Champ-de-Mars, dans un audacieux voyage où les frisons blonds d'une visiteuse jouaient parfois le rôle des arbres de Longchamp ou le huit-reflets d'un visiteur, celui des Grands Hôtels du Trocadéro. Un autre inventeur n'osant pas s'emparer du nom de l'aéronaute avait baptisé son ballon, par un aimable à peu près, « Santoz du Monde ».

Naturellement, aussi, pas mal d'automobiles, de tricycles remorqueurs ou porteurs, mais dans tout cela, peu ou point de nouveau.

Disons un mot en passant des quatre délicieux bibelots signés et offerts par Gérome, Detaille, Frémiet et Régamey, et qui seront offerts en prix aux fabricants des meilleurs jouets primés. Objets charmants, mais qui n'ont que de lointains rapports avec le sport et même avec le jouet.

N'importe, le premier pas est fait et, l'année prochaine, les petits ouvriers parisiens si inventifs, prévenus plus longtemps à l'avance, nous montreront sûrement quelque chose de connu, et comme dit le camelot, « nouveau, coquet et bien fait ».

H. DE V.

(Clichés P. Doyé.)

CIRQUES ET MUSIC-HALLS

À L'HIPPO-PALACE : MISS ELLEN BRADNA

écuyère-jockey et charmeuse de pigeons

Le public aujourd'hui, au cirque comme au théâtre, devient de plus en plus difficile : il lui faut du nouveau, de l'inédit ; aussi les artistes doivent-ils chercher toujours à plaire par l'originalité de leurs « numéros ». Une jeune et charmante écuyère debout, Miss Bradna, a su associer le dressage des pigeons à un exercice qui paraît banal et vieux pour certains : le travail debout sur un cheval, mais qui, numéro type du cirque, rajeuni par elle, est tout à fait élégant et gracieux.

○ ○ ○

LORSQU'UN agent-impresario, un « correspondant », comme disent les artistes, offre à un directeur une écuyère de panneau ou une écuyère debout, le premier mouvement du manager est pour refuser : « Encore ! c'est vieux jeu, ce numéro ; ça ne porte plus ! »

Le fait est que depuis notre plus tendre enfance nous voyons, sur les pistes des cirques, des écuyères qui sautent plus ou moins gracieusement à travers des cerceaux et prennent des poses sur un cheval au galop. Mais, de même qu'il y a cirques et cirques, il y a écuyères debout et écuyères debout, et certaines — Miss Bradna est du nombre — sont arrivées à combiner leur travail de façon à le rendre intéressant, même pour les profanes du travail équestre.

Le « panneau » et le travail debout sur un cheval, c'est le numéro classique du cirque, et en même temps la pierre d'achoppement de tout le travail de la piste. Nul n'est bon clown, nul n'est bon acrobate s'il n'est bon écuyer debout, et nul n'est bon écuyer debout s'il n'est un excellent danseur.

C'est par la danse qu'on forme les écuyères de panneau ; l'écuyère doit faire toutes ses classes de danseuse comme un sujet d'opéra. C'est la danse qui lui pose les pieds et les genoux en dehors, qui lui met en place la tête et les bras qui lui donne l'équilibre et la grâce. Une bonne danseuse peu très vite devenir écuyère de panneau.

On est souvent étonné de voir une écuyère danser prendre des poses, voltiger et bondir sur un cheval au galop, avec une grâce et une crânerie charmante, et l'on se demande quel le somme de travail il a fallu pour obtenir de pareils résultats et aussi combien de pelles il a fallu ramasser. Pour obtenir ces surprenants équilibres, il faut un travail assidu et patient. Foottit dans une de ces scènes si cocasses, une leçon d'équitation, nous a donné récemment au Nouveau Cirque le secret du travail à cheval debout. Au centre de la piste se dresse une potence mobile sur son axe ; au bout du bras de cette potence est une poulie sur laquelle passe une corde avec une ceinture. On attache l'élève par la ceinture, et l'extrémité de la corde est tenue par le professeur.

Lorsque la future écuyère est rompue à la danse, on la fait galoper assise — soutenue par la ceinture ; — puis on la fait lever sur un genou, puis debout : quand elle se sera élevée progressivement, il faudra qu'elle reproduise sur le panneau tous les pas de danse ; après un an ou deux, quelquefois plus, de répétitions, l'écuyère arrive à n'avoir plus besoin de la ceinture qui la soutient et lui évite les chutes.

Tel est le principe ; aux artistes, après, de trouver l'original qui plaira au public et... aux directeurs.

Miss Bradna, qui a été une de nos meilleures équilibristes-danseuses sur le fil de fer, a lâché ce travail pour celui plus rémunérateur d'écuyère debout : elle arrive en piste en élégante toilette de soirée, saute prestement en selle et, au galop, elle exécute debout une série de danses et de poses du plus gracieux effet ; puis debout toujours, mettant son cheval au trot — et quiconque a tâté des réactions d'un cheval peut se rendre compte de la difficulté de ce

travail — elle serpentine autour de la piste en des poses que ne désavoueraient pas les spécialistes des tableaux vivants.

Et pendant qu'elle va ainsi souriante et gracieuse, du centre du cirque s'échappent des pigeons blancs qui volètent au-dessus de la tête des spectateurs et viennent, sur un simple regard de la « charmeuse », se poser sur sa tête et sur ses épaules. Puis pour terminer, au galop cette fois, elle saisit des mains d'un écuyer une mignonne carabine, et rivale de miss Oakley, vise — rarement elle rate — une cible placée dans les hauteurs du cirque. Comme à la foire, la balle dans le noir fait jouer un dé clic et d'un immense panier s'échappe une nuée de pigeons qui, viennent se placer sur le cheval et sur l'écuyère. Rien n'est plus gracieux que le spectacle de cette jeune personne emportée au galop de sa monture, se dressant, se couchant dans des poses plastiques qui font valoir la souplesse des ses lignes ; et derrière elle, comme les plis d'un manteau au vent, suit le vol blanc des pigeons ; ils s'abattent sur le cou, sur les épaules, sur les bras de la charmeuse ; on dirait une de ces prêtresses qui dans les bosquets de Gnide offraient, comme disait le poète grec « la fraise de leurs lèvres et les pointes de leur gorge au becquètement des colombes ».

Quel est le secret de la charmeuse ? Elle a tout simplement semé pendant de longs jours du grain dans les plis de sa robe, et les pigeons gourmands sont venus le chercher ; puis, l'habitude prise, ils ont continué à venir le bec ouvert.

Pour corser encore son numéro, miss Bradna fait quitter la piste à ses pigeons dans une coquette voiture, hôtel ambulante des pigeons, traînée par un superbe chien des Pyrénées.

Récemment, Miss Bradna était en engagement au nouveau cirque de la rue Saint-Honoré ; après un mois de succès, M. Houke garda un autre mois l'excellente écuyère, et Paris ne la voulut point laisser partir. Depuis une quinzaine, elle charme, à l'Hippo-Palace, non seulement ses pigeons, mais les nombreux spectateurs de ce cirque-hippodrome qui semble enfin, grâce à la nouvelle direction et à son habile régisseur général, M. Huchot, désenguignonné.

L'an prochain, elle est engagée pour une partie de la saison à l'Hippodrome de Londres, auparavant elle ira au cirque Rancy.

Miss Bradna, qui appartient à une des anciennes familles de cirque, est originaire de la Bohême, mais elle n'a point le type de la bohémienne que se plaisent à nous représenter les peintres ; c'est une blonde qu'on croirait plutôt de sang anglo-saxon. Depuis l'âge de 14 ans, elle travaille dans les pistes des cirques : elle fut chez Busch, chez Schuman, chez Sidoli, chez Drexler ; trois saisons durant, elle resta au fameux cirque Russe Salamonsky, et à Saint-Petersbourg, on lui donna une médaille d'or et le titre de champion des écuyères-jockeys.

Fait assez curieux, beaucoup parmi les écuyers debout ont été auparavant écuyers de panneau. Miss Bradna n'a jamais travaillé le panneau, elle fut toujours écuyère-jockey ; et depuis quelques années, elle a augmenté la difficulté de son numéro en présentant son travail en toilette de soirée. Car tout autre chose est de sauter debout sur un cheval en maillot collant, ou embarrassée par une jupe longue. Elle réussit à merveille cet exercice qui lui vaut chaque soir un véritable triomphe.

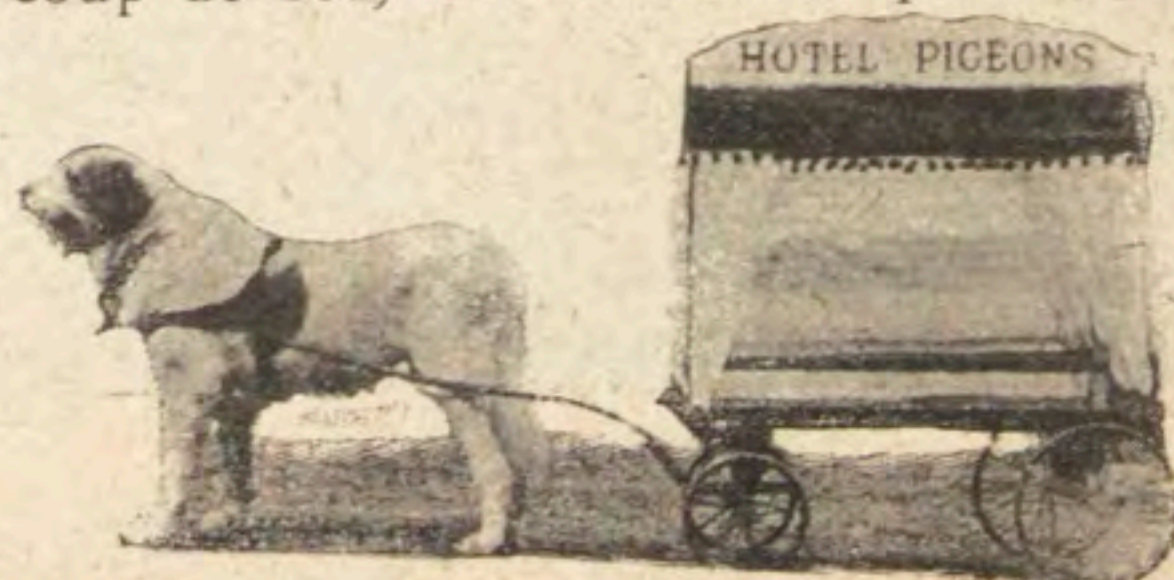
J'ajouterai que Miss Bradna dresse elle-même ses chevaux, ce qui n'est pas le cas de beaucoup d'écuyères ; à la difficulté de dressage du travail sans selle vient s'ajouter le dressage des pigeons combiné avec celui du cheval. Le cheval, il faut bien le dire, est un des animaux les plus bornés de la création, il n'a pour lui qu'une faculté, la mémoire, et si par hasard dans un pareil exercice, un pigeon a donné à la plus noble conquête de l'homme, un coup de bec, c'en est fait de plusieurs mois de dressage. Certaines races sont plus aptes que d'autres au dressage : les chevaux arabes, les chevaux allemands de la vieille Prusse et les chevaux polonais ; c'est de ces derniers que Miss Bradna se sert pour son travail.

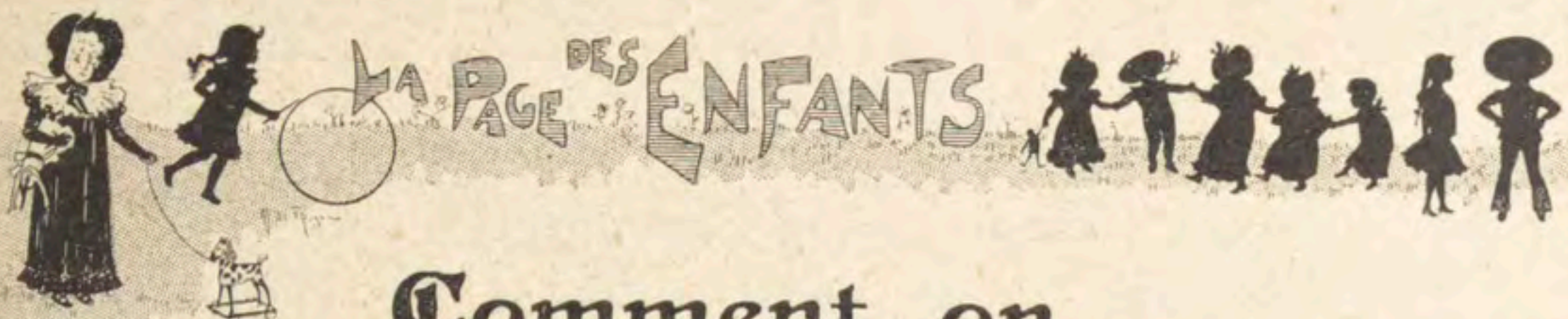
PAUL MÉGNIN.

(Cliché P. Doyé.)



Miss Bradna et ses pigeons.





Comment on devient Architecte

Le pavillon du Rendez-Vous de chasse que vous voyez ici, présente un avantage assez rare. Pour le réaliser, l'architecte n'a pas besoin d'avoir plus de douze ou treize ans. Il ne tient pas encore un fusil, et il pense déjà aux chasseurs, ce qui est une façon précoce de s'intéresser aux sports. Son imagination lui représente les parties qu'il fera plus tard, guêtré ou botté; il se voit, fier de ses beaux coups de fusil, crotté, boueux, gagnant avec les amis le seuil de cette aimable et hospitalière maisonnette, aux fenêtres monumentales, à la petite porte étroite, au-dessous de la lucarne trapue, et il évoque par la pensée, les bons déjeuners qui se feront là dedans, la grasse omelette fumante arrosée de vins généreux, les tendres côtelettes dont on jettera les os aux chiens harassés et satisfaits, affalés sous les chaises, tandis que par les croisées entre l'air pur de la forêt.

Cette maisonnette appartient à une série de constructions d'un genre nouveau, bien fait pour occuper le petit sportsman les jours de pluie. C'est un jeu à signaler, car il renouvelle une vieille routine et présente à la fois un caractère de bonne pédagogie, de science facile et d'art utile.

Nous avons tous joué, étant petits, aux constructions; mais il faut convenir que nous étions assez faiblement partagés.

On nous donnait une boîte dans laquelle nous trouvions des morceaux de bois blanc. D'après un dessin, nous assemblions ces petits fragments, et nous réalisions des façades d'un goût faux et lourd. C'était tout ce que nous pouvions faire.

Le nouveau jeu est mieux entendu et plus moderne, plus près de la réalité. La boîte ne contient plus des cubes de bois, mais de véritables petites pierres. Un plan indique la disposition de la base; il faut alors superposer les matériaux, et l'édifice monte. Bob devient architecte, comme dit la brochure. Il s'amuse et il s'instruit; il apprend comment on bâtit, et, au ciment près, il réunit en lui tous les talents de l'art de construire, puisqu'il est à la fois maçon, entrepreneur et architecte habile, comme s'il sortait de l'École des Beaux-Arts.

Il comprend ce que c'est que des pierres de taille, des briques, des tuiles, des ardoises. La récréation devient une leçon de choses. C'est bien dans le goût du jour, qui porte vers les idées précises et qui écarte désormais de l'esprit de l'enfant, le faux, le convenu, le facile.

On lui dira ce que sont et comment font les castors, ces intelligents animaux qui construisent eux-mêmes leurs maisons et les barrages avec lesquels ils modifient à leur gré le cours des rivières. On leur conseillera de n'être pas plus maladroits qu'une bête; ils sauront construire et voilà pourquoi ce jouet de l'année s'appelle *Le Castor*, un nom qui est à la fois une définition.

C'est ce principe de vérité et d'utilité qu'il convient de mettre en lumière. Un jouet est mauvais et inutile, s'il ne développe pas chez l'enfant un instinct, une idée, un intérêt. Quand il s'est amusé deux ou trois fois à tirer la ficelle d'un moulin, c'est fini, il en a assez, il passe à autre chose, parce que c'est toujours la même chose. Toute occupation ne l'amuse que si elle lui demande un petit effort et de la réflexion.

C'est précisément l'avantage du *Castor*, qui sera un instrument au service de la pédagogie, tout en demeurant une distraction enfantine. Il n'est même pas assuré que les grands aussi n'y trouveront pas leur compte et leur divertissement. Que de combinaisons nouvelles les architectes ne s'amuseront-ils pas à édifier sur la table des enfants, puisqu'ils auront sous la main les matériaux et les moellons, réduits au volume d'un simple domino!

Déjà, l'ensemble des maisons, monuments, motifs divers, qu'il est possible d'élever avec le *Castor*

est d'une variété pittoresque. C'est toute une petite ville de Lilliput, avec les éléments d'une cité prospère qui ne manque d'aucun des bâtiments nécessaires ou agréables. Voici le phare qui décore le port, puis la porte de la ville, le poste des douanes, la tour des fortifications, le pont fortifié; la rue est bordée de maisons de style d'un effet décoratif; on passe devant l'entrée du couvent, puis entre des rangées de villas, de maisons du *xv^e* siècle, on arrive à l'observatoire. C'est un petit voyage d'excursions au pays de la fantaisie que la raison domine. Voyez-vous le beffroi, et le passage voûté, et le puits de l'ancien temps, et la cathédrale? D'autres boîtes emporteront l'enfant, à l'imagination si vive, vers les champs et lui rappelleront ses vacances; il reverra et il referra la petite église rustique, le pont sur le ruisseau, la maison de campagne, la villa au bord du lac.

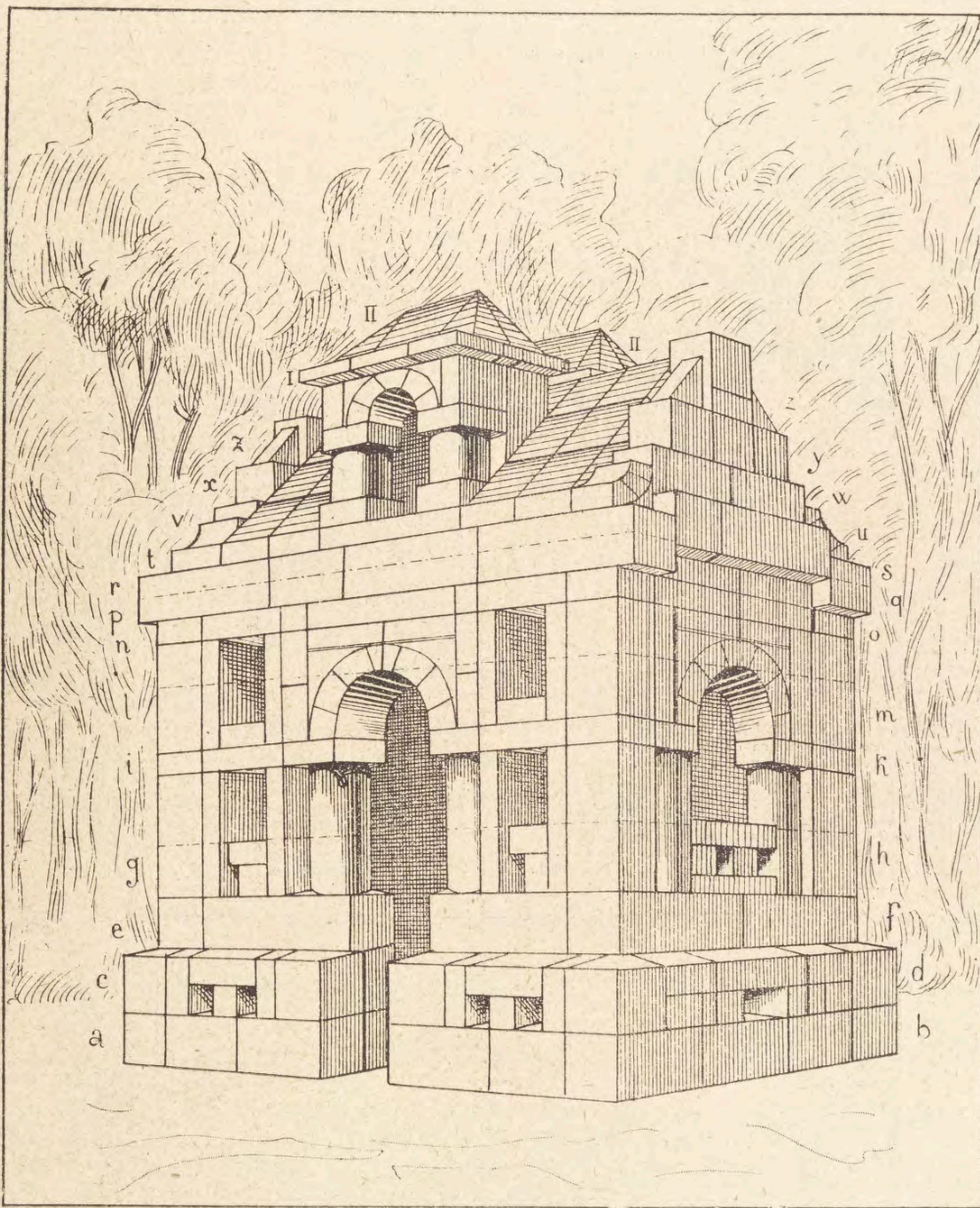
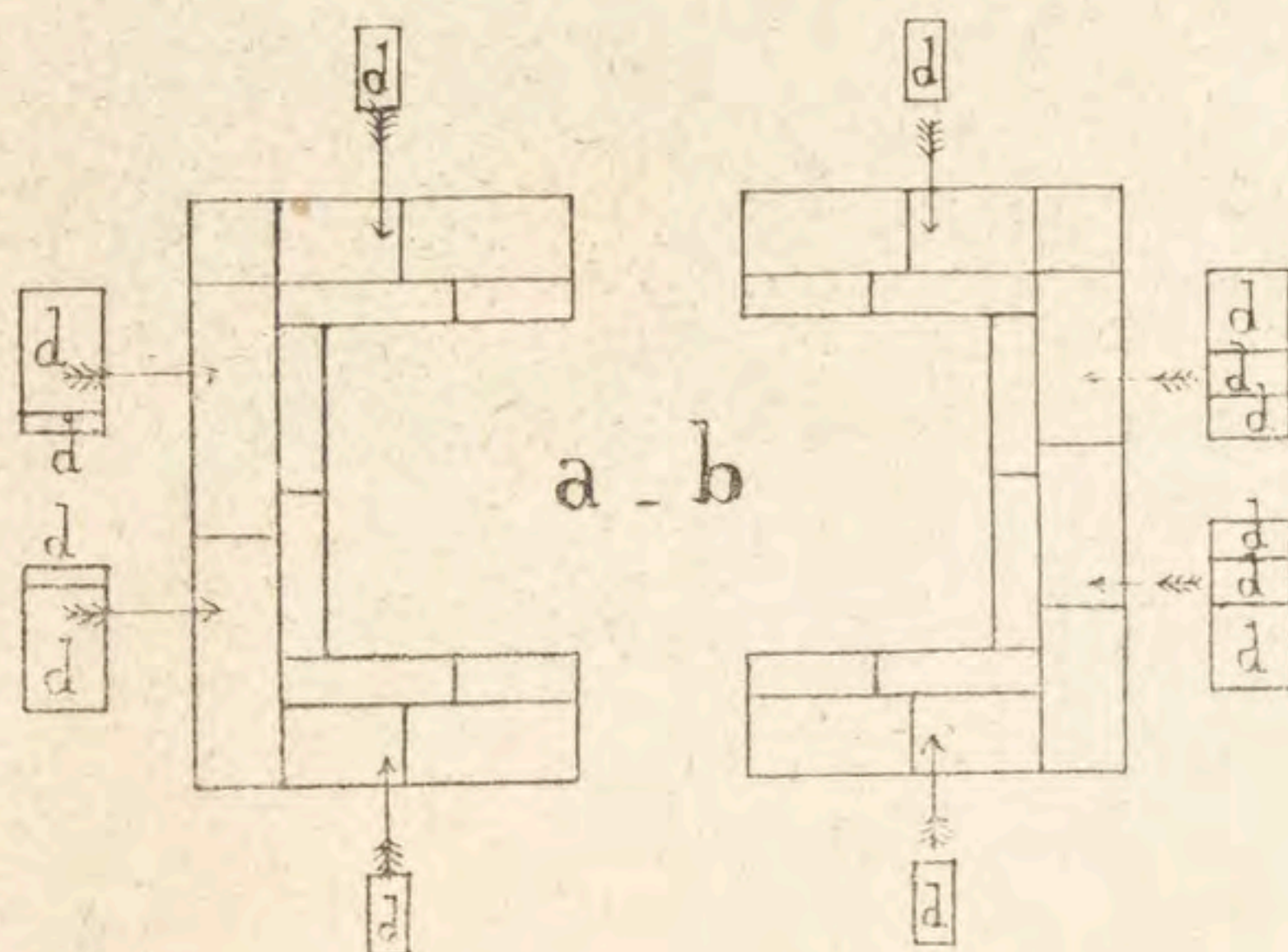
L'invention est tout à fait ingénieuse. Dame! ce sera du travail, de bâtir tout cela. Mais le jeu doit être, pour plaire au jeune âge, l'exercice de son activité et de son raisonnement.

Et l'artiste y trouvera-t-il son compte? Il y fera cette observation, sans nul doute, qu'à édifier des constructions avec des pierres de formes simples, on aboutit presque fatalement au style byzantin et oriental. Les styles Renaissance et Louis XV ne se prêtent pas à ce genre de reconstitution, car ils présentent trop de fioritures et de détails. Dans le jouet, il faut rester simple,

procéder par grandes lignes; et voilà une leçon d'histoire de l'architecture. Les ornements fouillés sont un signe de dégénérescence et de vieillesse. Les architectures primitives ont eu la ligne, et c'est la ligne qui distinguera les constructions édifiées sur leur table par les petits architectes du *Castor*. Ils seront donc à bonne école.

Une idée heureuse est aussi d'avoir donné à l'enfant des pierres véritables ou du moins ayant le poids et la résistance de la pierre, la construction devant y gagner en stabilité, en solidité; et surtout cette innovation change complètement le caractère de ce genre de divertissement. Avec le bois léger, il était un jeu de chambre. A présent, comme par le poids et la résistance, il ne craint ni le vent, ni la pluie, le voilà passé au rang des jeux de grand air. Tant mieux, car s'il est difficile d'amuser les enfants au dehors, il est nécessaire de les attirer et de les maintenir à l'air, dans l'intérêt de leurs poumons et de leur santé. C'en est pas aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* que cette vérité a besoin d'être démontrée.

POLLUX.


Le Rendez-vous de chasse, *Castor*.

Le *Castor* : Plan suivant A B.

BLOG-NOUVEAUX DU SPORTSMAN

UNE ère de paix s'ouvrirait-elle enfin pour le sport ?

Il y a des années que tous les sportsmen sincères la souhaitent et cherchent, sans résultats bien appréciables, à accélérer son avènement. Déjà, l'autre jour, nous signalions avec la dissolution de l'Union Automobile, la disparition d'un élément de discorde dans le sport automobile. Voici maintenant que les deux fédérations qui se disputaient la direction du cyclisme viennent de signer un traité d'alliance.

Je n'ai pas la prétention d'ennuyer les lecteurs de cette Revue en leur racontant une histoire que l'abus des abréviations, U. V. F., U. S. F. S. A. et autres initiales rendrait incompréhensible.

Ce qu'il importe de noter, c'est que pour le plus grand bien du sport, les rôles sont maintenant parfaitement définis. A l'Union vélocipédique, la direction du sport cycliste, amateur ou professionnel, à l'Union des sports athlétiques celle des « autres sports ».

— Quoi !... dira le lecteur naïf, mais il me semble que cela devait être par définition !

Naturellement, mais c'eût été beaucoup trop simple, et on a mis quinze ans pour s'en apercevoir.

M. V.

HIPPIQUE

ÉPREUVES À VENIR

Dimanche 8. — Auteuil.
Jeudi 12. — Auteuil.

PRINCIPAUX RÉSULTATS

ENGHIEN. — Vendredi 22 novembre.
Prix du Soissonnais (steeple-chase, handicap), 5.000 fr. — Distance : 3.500 mètres.

Vigoureux, au comte de Songeons. (A. Clay). 1
Ivresse. (Albert Johnson). 2
Férule. (Wright). 3

Gagné d'une longueur et demie, le 3^e à six longueurs.
Prix du Tardenois (steeple-chase), 5.000 fr. — Distance : 3.000 mètres.

Gela, à M. R. Chambers. (Tamin). 1
Audmin. (J. Chapman). 2
Liéac II. (T. Brown). 3

Gagné de quatre longueurs, le 3^e à dix longueurs.
MANCHESTER. — Samedi 23 novembre.
The Manchester November (handicap), 37.500 fr. — Distance : 2.800 mètres.

Carabine, à M. J. Collins. (M. Adaye). 1
Black Sand. (Gomez). 2
Rambling Katie. (Aylin). 3

Gagné d'une encolure, le 3^e à une longueur.
Vingt-deux partants.

AUTEUIL. — Dimanche 24 novembre.
Prix de Chantilly (steeple-chase, 1^{re} série), 15.000 fr. — Distance : 5.000 mètres.

Killarney, à M. Ch. Liénart. (J. Chapman). 1
Martial. (F. Bates). 2

Gagné de quinze longueurs.

Grand Prix de l'Élevage (steeple-chase), 50.000 fr. — Distance : 4.300 mètres.

Gouverneur, à M. Ch. Liénart. (Bergès). 1
Tendre-Amour. (J. Chapman). 2
Jurisconsulte. (Phinn). 3

Gagné d'une longueur, le 3^e à vingt longueurs.
Prix Magne (haies), 15.000 fr. — Distance : 3.000 mètres.

Poseur, à M. J. Ravaut. (A. Flint). 1
Airion. (Albert Johnson). 2
Retiré. (Ellisson). 3

Gagné d'une encolure, le 3^e à cinq longueurs.

VINCENNES. — Lundi 25 novembre.

Prix de l'Ouroq, 5.000 fr. — Distance : 4.000 mètres.

Argument, à M. Gashman. (West). 1
Ivresse, à M. R. Ruddock. (Alb. Johnson). 2
Vigoureux, au comte de Songeons. (A. Clay). 3

Dix longueurs, cinq longueurs.

ENGHIEN. — Mardi 26 novembre.

Prix Nestor (steeple-chase, handicap), 10.000 fr. — Distance : 3.000 mètres.

Guindal, à M. R. Chambers. (Tamin). 1
Chouan. (H. Holt). 2
Locomotive. (T. Brown). 3

Trois longueurs, six longueurs.

COLOMBES. — Mercredi 27 novembre.

Prix de Barbizon (steeple-chase, handicap), 6.000 fr. — Distance : 3.200 mètres.

Très Sage, à M. C. Blanc. (A. Flint). 1
Audmin. (Chapman). 2
Cyrano. (Gildon). 3

Deux longueurs, une longueur et demie.

Prix des Sablons (Course de haies, handicap), 5.000 fr. — Distance : 3.200 mètres.

Intérêt, à M. Ed. Archdeacon. (F. Hall). 1
Chouan. (F. Bates). 2
Agathos. (A. Clay). 3

Une longueur et demie, dix longueurs.

CYCLISME

PRINCIPAUX RÉSULTATS

Dimanche 24 novembre. — PERPIGNAN. — Internationale, 25 kil. sans entraîneurs : 1, Bonnevie en 48 m. ; 2, Ratinaud ; 3, Yvan. — Courses de primes, 5 kil. : 1^{re}, 2^e, 3^e et 4^e primes : Bonnevie. Prime finale : 1, Bonnevie ; 2, Ratinaud ; 3, Yvan.

ECHOS

RUTT EN BELGIQUE. — Le coureur allemand Rutt, la révélation de la saison cycliste de 1901, vient de se fixer à Liège, pour trois années, dans le but d'y apprendre le français.

DISPARITION DE VÉLODROMES. — On nous annonce la disparition définitive des vélodromes de Marseille et de Glatigny, près de Versailles.

UNE FÊTE SPORTIVE À MADAGASCAR. — Dans la première quinzaine d'octobre a été donnée au vélodrome de Mahamasina une grande fête sportive comprenant courses de trot, courses de bicyclettes, pour Malgaches, courses de chevaux aux gallets, épreuve cycliste pour Européens, et courses de haies. — Toute cette mission a obtenu un très vif succès.

AUTOMOBILE

ECHOS

LA COUPE DE BARY. — La Commission de l'Automobile Club de Nice vient d'attribuer la Coupe de Bary, instituée pour un concours de tourisme portant sur une année, à M. Stead qui a parcouru 6.994 kilomètres sur une voiturette. M. le comte de Courcelles qui a roulé sur 8.053 kilomètres a été classé second, et M. Albert Galtier qui a effectué 7.333 kilomètres, a eu la troisième place.

Sont ensuite classés dans l'ordre : Docteur Frisbie avec 3.173 kilomètres, puis M. Bartol, comte Brunetta d'Usseaux et docteur de la Prade.

Le règlement attribuait des coefficients élevés aux petites voitures, au nombre de places occupées et aux altitudes atteintes.

RECORDS BATTUS. — Le mardi 26, sur la côte de Gaillon (1.000 m. de 6 à 9 o/o), les records suivants ont été battus.

Voiturettes (départ lancé). — Truffault, 1 m. 1 s. par le même en 58 s.

Motocycles (id.). — Osmont 46 s. 4/5 par Rigal en 46 s. une première fois et en 42 s. une seconde fois.

Voiturettes (départ arrêté). — Van Berendonck 2 m. 32 s. par Truffault en 1 m. 28 s.

Motocycles (id.). — Osmont, 1 m. 9 s. 4/5 par Rigal en 1 m. 5 s. 4/5.

Sur la route plate de Gaillon à Vernon, Truffault a battu le record du mille (1.609 m. 32) pour voitures, départ lancé, en 1 m. 9 s. 4/5.

FÉDÉRATION DU SUD-EST. — La Fédération des Automobiles Clubs du Sud-Est réunie le 24 novembre au siège de l'Automobile Club de Nice, a décidé que la Coupe Provinciale que détient présentement l'A. C. N. serait disputée fin juin, lors des courses de Salon. Chaque club sera représenté par une équipe de trois voitures.

FRANCE CONTRE ITALIE. — Un match sensationnel a mis en présence, le 24 novembre, sur le parcours de Turin à Bologne, le duc des Abruzzes et le chevalier Coltelletti. Malheureusement, la voiture du duc des Abruzzes est venue buter contre un obstacle aux environs d'Alexandrie. Le prince s'est tiré de la chute avec des contusions sans gravité. Son rival, ignorant l'accident, a terminé le parcours, 301 kilomètres, en 9 h. 21 minutes.

FUSION DE L'A. C. F. et du Y. C. F. — Le 23 novembre a eu lieu l'assemblée générale du Yacht Club de France. Elle a approuvé à l'unanimité la modification des statuts qui a pour but la fusion avec l'Automobile Club de France.

On sait que l'assemblée générale de ce dernier cercle aura lieu le 9 décembre à l'hôtel de la place de la Concorde.

RIGAL BAT LES RECORDS. — Le jeudi 21 novembre, à Achères, Rigal a battu à motocycle les records du monde suivants : kilomètre lancé en 33 s. 1/5, à l'essence ; kilomètre lancé en 37 s. 2/5 à l'alcool, et kilomètre arrêté en 50 s. 1/5 à l'alcool.

COURSES À PIED

ECHOS

LEN HURST S'ATTAQUE AU RECORD DES 25 MILES. — Len Hurst, qui détient déjà les records du monde professionnels de 15 à 20 miles, s'est mis en piste le 16 novembre sur la piste du Tee-To-Tum, à Stamford Hill en Angleterre, pour tenter d'abaisser les records anglais des 21, 22, 23, 24 et 25 miles ; mais par suite de la température glaciale, de la gelée qui avait rendu la piste extrêmement dure et du brouillard très épais, il dut abandonner après avoir couvert 14 miles 3/4 en 1 h. 29 m. 37 s. 3/4.

108 A L'HEURE

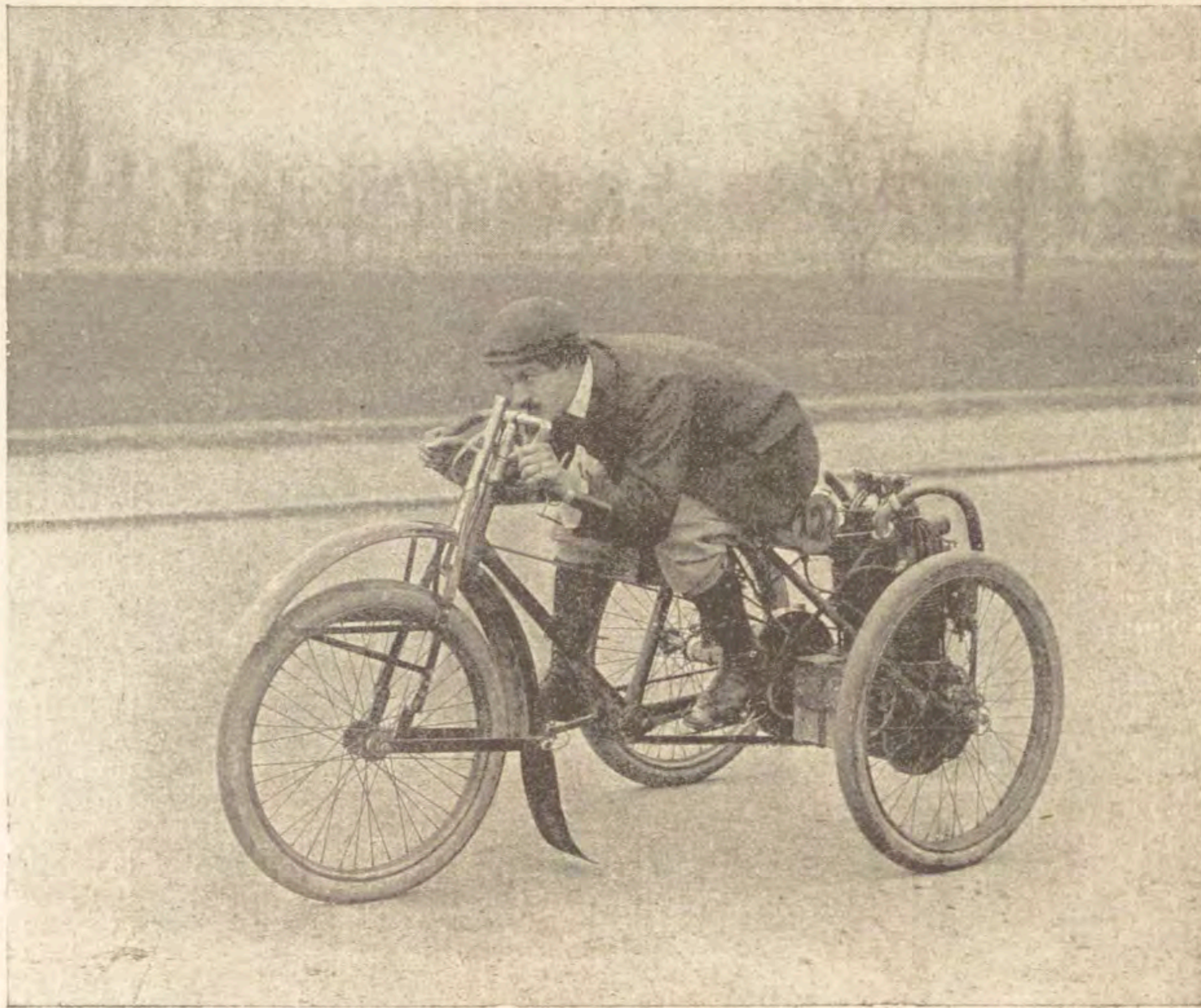
Le Salon de l'automobile et du cycle va bientôt ouvrir ses portes et c'est à qui voudra se présenter devant le public avec les plus belles performances.

Pour le quart d'heure, c'est le motocycle de Rigal qui détient les plus grandes vitesses faites en France pour tout genre de véhicules automobiles.

En effet, le 21 novembre dernier, il réussit à battre au parc d'Achères, le temps fait sur un kilomètre par Jenatzy sur sa *Jamais contente* (34 s. 2), de plus d'une seconde, faisant lui-même 33 s. 1/5, ce qui donne exactement du 108 kilomètres 432 mètres à l'heure.

Cet exploit ne devait pas contenter Rigal qui tenait aussi à prouver que si son moteur pouvait faire du 108 à l'heure en palier, il était aussi capable de graver la fameuse côte de Gaillon à une vitesse comparativement aussi forte.

Le 26 novembre, Rigal se rendait donc à Gaillon, accompagné de nombreux sportsmen et réussissait à abaisser le record de la côte de plus de 5 secondes, mettant exactement 42 secondes pour franchir ces mille mètres dont la pente est d'environ 10 o/o, ce qui donne à l'heure une moyenne de 85 kilomètres 770 mètres.



Rigal, recordman du monde. Le kilomètre lancé sur route plate en 33 s. 1/5 (108 k. à l'heure) et le kilomètre lancé dans la côte de Gaillon, en 42 s. (86 k. à l'heure), sur son motocycle à moteur Buchet, muni de pneumatiques Continental et de la fourche à ressorts Truffault, allumage par l'accumulateur sec Dary.

Temps intermédiaires :
1.609 m. en 5 m. 55 s. 1/2 ; 3.218 m. en 11 m. 40 s. 1/2 ; 4.827 m. en 17 m. 40 s. 3/4 ; 8.045 m. en 29 m. 30 s. 1/2 ; 16 kil. 090 en 59 m. 36 s. 1/2.

NOUVEAUX RECORDS HOMOLOGUÉS PAR L'A. A. A. — Au cours de la réunion de son comité qui eu lieu à Birmingham le 23 novembre, l'Amateur Athletic Association a homologué deux records anglais, celui de 100 yards en 10 s. fait par Denis Murray (Dublin) à Huddersfield en juillet dernier, et celui des 120 yards haies, 15 s. 3/5 par A. C. Kraenzlein (Université de Pensylvanie) à Stamford Bridge, au mois de juin dernier.

L'homologation des temps établis par A. F. Dufour (Georgetown University) sur 100 yards (9 s. 4/5) et 120 yards (11 s. 4/5) a été remise.

FOOTBALL-RUGBY

PRINCIPAUX RÉSULTATS

Dimanche 24 novembre. — **MATCH INTERNATIONAL.** — Le match international joué au vélodrome du Parc des Princes devant une assez nombreuse assistance malgré le froid, entre le Racing Club de France et le Surbiton-Football Club, a été gagné par les Français par 12 points (4 essais), à 5 (1 essai et 1 but) aux Anglais.

COUPE DE L'OLYMPIQUE. — Stade Français bat Association Sportive Internationale, par 11 points à rien.

CHALLENGE DUBONNET À GRENOBLE. — Football Club de Lyon et Stade Grenoblois font match nul par 6 points à 6.

ECHOS

STADE CONTRE RACING CLUB. — Dimanche prochain, nous assisterons au Parc des Princes à l'une des plus belles rencontres de l'année qui va mettre aux prises les équipes du Racing-Club de France et du Stade Français.

AU STADE FRANÇAIS. — Le superbe terrain qui possède le Stade Français à Saint-Cloud commence à présenter un bon aspect.

Six tennis sont déjà terminés ainsi que le terrain de longue-paume. Un terrain de football est déjà nivelé et l'autre est commencé.

MATCHES INTERNATIONAUX DU STADE. — Le Stade Français jouera le 22 décembre contre le Hong Kong F. C.

Un autre match sera conclu pour le lundi de Pâques comme le S. F. a l'habitude de le faire chaque année. De plus, l'équipe première du S. F. ira en Angleterre au début de l'an prochain.

FOOTBALL-ASSOCIATION

PRINCIPAUX RÉSULTATS

Dimanche 24 novembre. — **CHAMPIONNAT DE PARIS DE L'U.S.F.S.A.** — Club Français bat Standard Athletic Club par 2 buts à 1.

— Racing Club de France bat United Sports Club par 2 buts à 0.

— Paris Star bat Nationale de Saint-Mandé par 1 but à 0.

CHALLENGE HENRI JAEGGE, F.S.A.F. — Union des Sports de Paris bat Club Sportif Français par 4 buts à 1.

— Club Athlétique Parisien bat Association Sportive du XVIII^e arrondissement par 3 buts à 1.

PETITE CORRESPONDANCE

Cure. — Vos photographies sont à votre disposition.
J. Tissot. — Merci de votre aimable communication, mais le cadre même de notre journal ne nous permet pas de l'insérer.

PHOSPHATINE FALIÈRES, aliment des Enfants

Satisfait du résultat, il recommençait un instant après, cette fois-ci départ arrêté, et abaissait encore l'ancien record de près de 5 secondes, mettant 1 m. 5 s. 4/5 (ancien record, 1 m. 10 s. 2/5).

Ces temps étaient officiellement chronométrés par MM. Gaudichard et Tampier, chronomètres officiels de l'Automobile Club de France.

Le moteur Buchet, qui actionnait le motocycle de Rigal, est un double cylindre alésé à 110 m. m. avec une course de 110 m. m. aussi, faisant environ 14 chevaux. Son petit pignon avait 40 dents et le grand 90, multiplication qui n'avait encore jamais été employée jusqu'à ce jour et qui a admirablement rendu, comme le prouvent les résultats.

Pour terminer, disons que le motocycle de Rigal était muni de pneumatiques Continental et que son allumage était produit par le fameux accumulateur de Dary qui a déjà de si nombreux succès à son actif.

Nous allons oublier de mentionner la célèbre fourche Truffault employée depuis longtemps par Rigal qui, en bon appréciateur, la proclame absolument nécessaire pour atteindre de pareilles vitesses, car elle annihile presque complètement les trépidations de la roue d'avant sur laquelle elle est placée, trépidations qui, à grande allure, rendent la direction à peu près impossible.

ETRENNES SPORTIVES de 1902

Pierre LAFITTE & C^{ie}, 9, Avenue de l'Opéra, Paris

Nous offrons aujourd'hui à nos abonnés et lecteurs une série de **PRIMES-ÉTRENNES** qui seront certainement bien accueillies par eux. Nous avons apporté dans le choix de ces objets, fabriqués spécialement, le plus grand soin, et nous avons la conviction de mettre à la disposition de nos lecteurs non des **ARTICLES DE BAZAR**, mais bien des articles de **PREMIER CHOIX**, de véritables articles de **SPORT**, que nous leur recommandons en toute confiance.

Nos abonnés bénéficieront sur les prix ci-dessous d'une remise de 5 p. 100.

La Panoplie d'Escrime V. G. A.

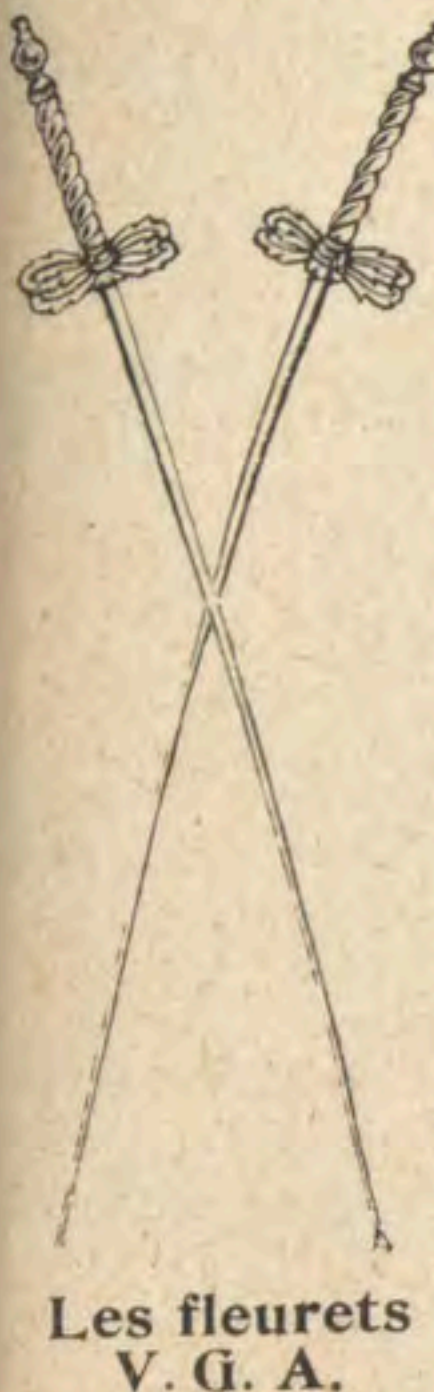
Cette panoplie, très bien comprise, se compose des différents objets nécessaires à l'escrimeur.

Elle comprend :

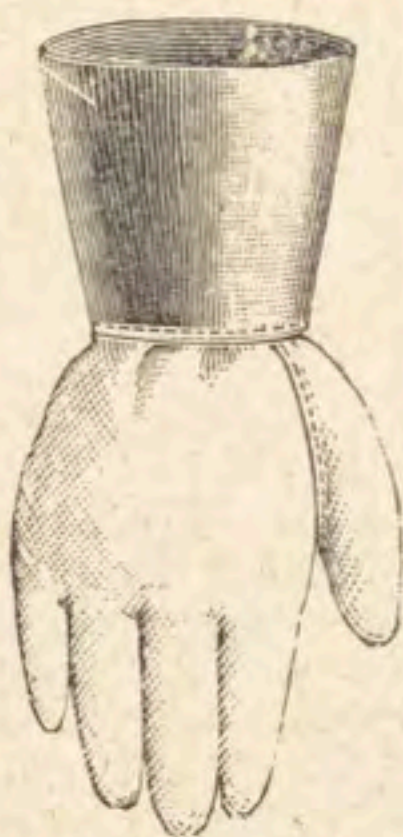
- Un masque grillagé à renfort double, garniture rouge;
- Deux gants de droite gansés, avec crispin rouge;
- Deux fleurets lame Solingen, avec garde-pouce, poignée fond rouge gansée or;
- Un plastron grande taille matelassé, avec cœur.

Prix : 30 fr.

Pour l'envoi à domicile, joindre 85 centimes à la commande.



Les fleurets
V. G. A.



Le gant
V. G. A.

La Jumelle V. G. A.

A fort grossissement

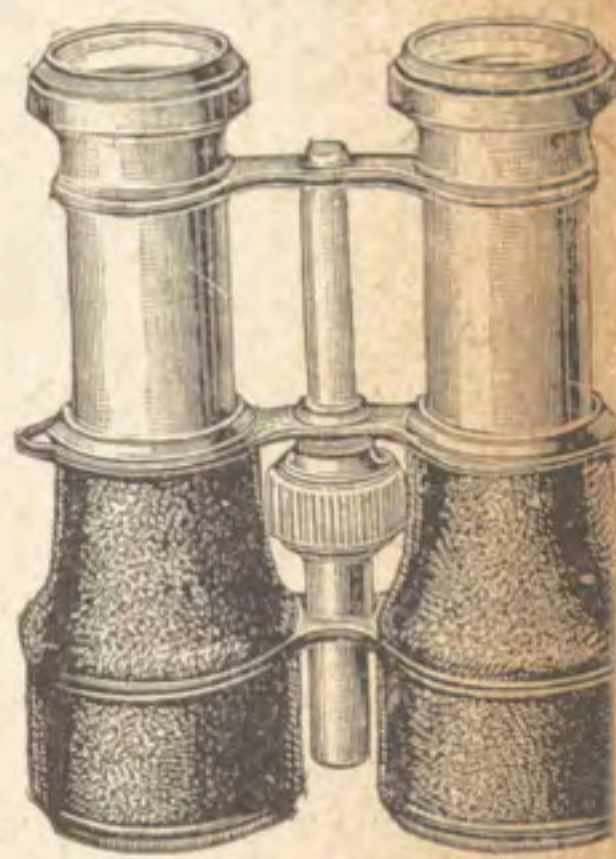
Combinée spécialement pour les Courses et Excursions

Recouverte de maroquin noir, monture bronze, tout verni — avec parasoleil — 6 verres achromatiques, étui à courroie et passants du ceinturon pour monter à cheval et à bicyclette

PRIX :

Modèle A : Étui noir.....	20 fr. 50
— Étui jaune.....	22 fr. 50
Modèle B (en aluminium) : Étui noir.....	30 fr. 50
— Étui jaune.....	32 fr. 50

Pour l'envoi à domicile, joindre 85 centimes à la commande.



La Jumelle V. G. A.

Hauteur : Fermée... 9 cent
Ouvverte... 12
Poids... 380
— en aluminium... 210

La Trousse Médicale V. G. A.

Modèle spécial pour les cyclistes, chauffeurs, chasseurs, touristes, officiers, pouvant se mettre en bandoulière

Contenant une brochure, 24 tubes et un pansement complet Fédit-Comprimés

Composition :

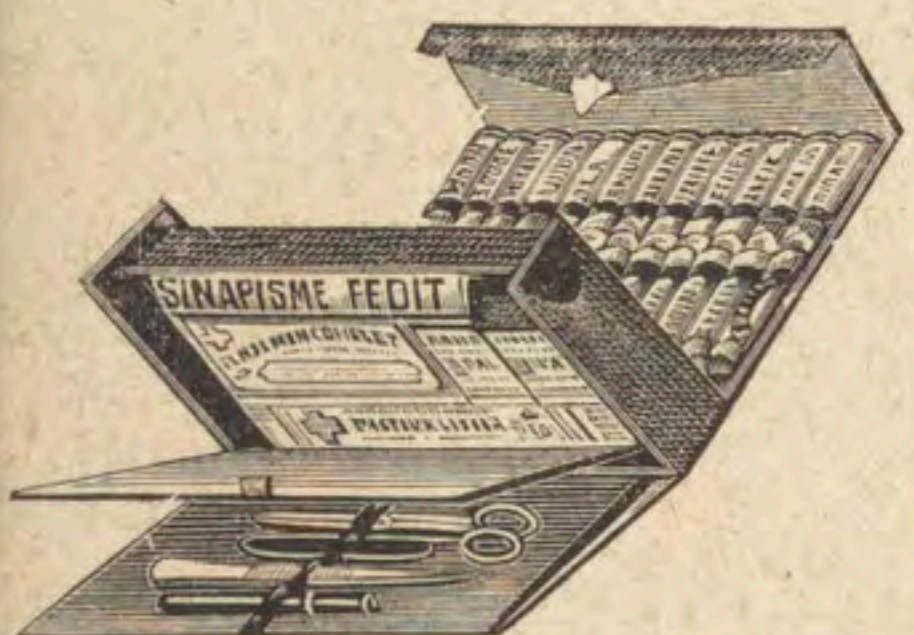
Acide phénique. Alcoolature d'aconit. Antipyrine. Bicarbonate de soude. Bi-digestif. Bismuth (salicylate) à 0,50. Bromure de potassium. Chlorate de potasse. Elixir parégorique. Iodure de potassium. Ipéca et émétique. Laudanum. Perchlorure de fer (2 tubes). Permanganate de potasse. Podophyllin et Belladone. Kola. Quinine (sulfate à 0,25). Salol. Sulfonal. Sous-acétate de plomb (2 tubes). Sublimé (2 tubes). Amadou. 2 bandes gaze phéniquée. Coton hydrophile. 1 tube sparadrap. Papier révulsif. Taffetas français. Thapsia. Bistouri. Ciseaux. Pince. Porte-nitrate.

Dimensions :

Longueur, 0^m,18. — Largeur, 0^m,15. — Épaisseur, 0^m,08.

Prix : 25 fr.

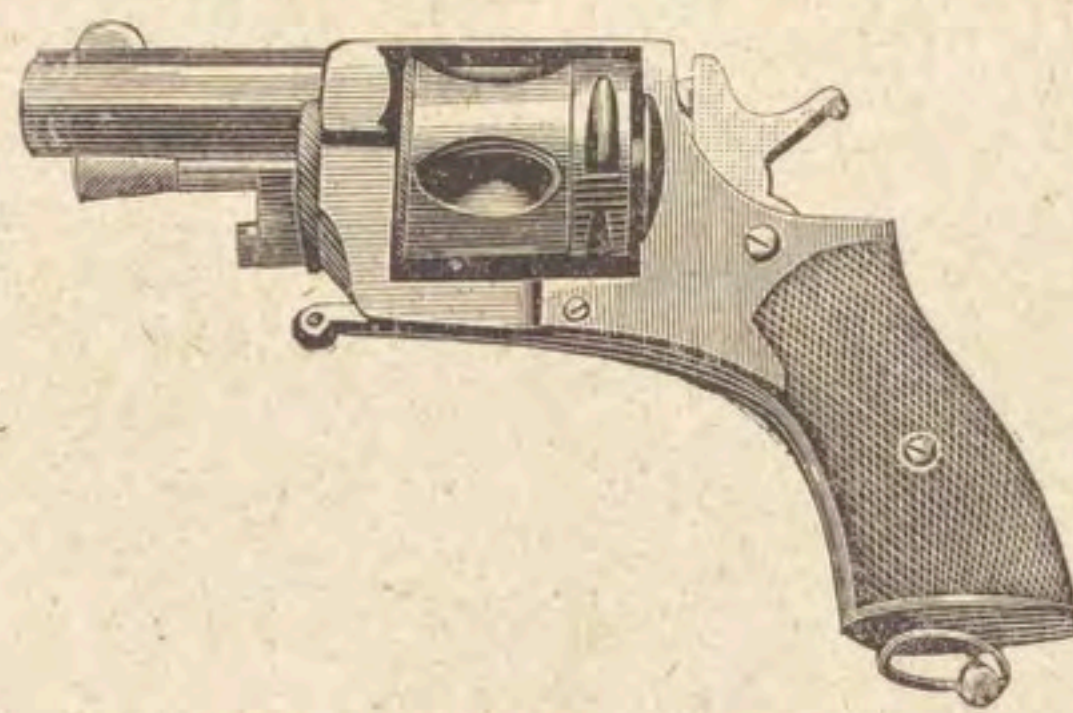
Pour l'envoi à domicile, ajouter 85 centimes à la commande



La Trousse Médicale
V. G. A.

LE REVOLVER V. G. A.

POUR CYCLISTES, CHAUFFEURS & EXCURSIONNISTE



Le Revolver V. G. A.

Prix, avec étui en peau de daim et une boîte de 25 cartouches : 30

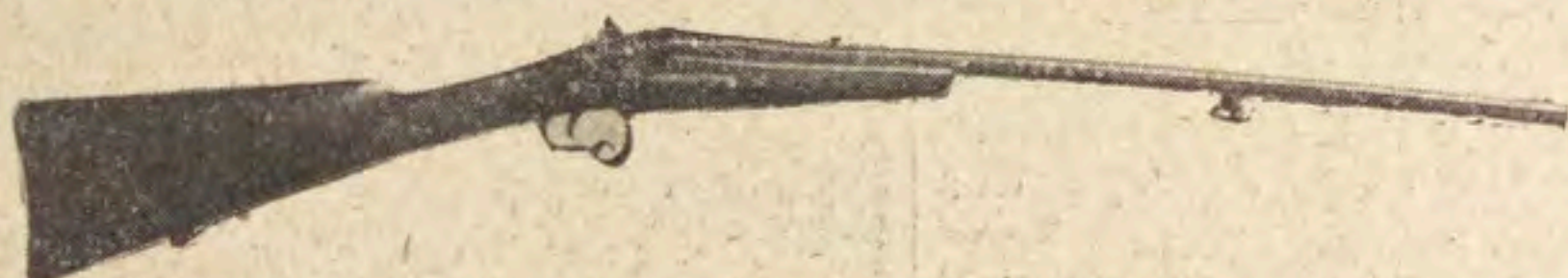
Pour l'envoi à domicile, joindre 85 centimes à la commande.

Ce délicieux petit revolver, établi spécialement pour la Vie au Grand Air, bien que du volu le plus réduit, et pouvant se placer facilement dans une poche de côté, est d'une précision toute épreuve. Il est à percussion centrale détente pliante encastrée, chien rebondissant. Le barillet se démonte à la main; la poignée en chêne quadrillé; toutes les pièces sont brées noir.

Le modèle courant est du calibre 8 millimètres, mais nous pouvons le livrer sur demande en 5 millimètres.

LA CARABINE V. G. A.

pour
JARDIN
et
TIR



Cette petite carabine constitue un délicieux cadeau à faire à un jeune homme que l'on désire voir s'exercer au tir. Elle est à percussion centrale et percuteur indépendant, calibre 9 m/m, réglée pour le tir à balle et à plomb. Le canon est en acier bronzé au noir de guerre, la culasse trempée jaspée, gravures fines anglaises, crosse en noyer et poncée, beau quadrillage à la poignée et au devant, plaque de couche acier trempé jaspé, grenadière fixe pour porter la carabine à l'épaule comme un fusil de chasse.

Prix : 30 fr.

Joindre 85 centimes pour l'envoi franco à domicile.

La COUVERTURE-PANTALON V. G. A.

POUR CHAUFFEURS

Une célèbre Maison de Tailleurs a bien voulu nous réserver le modèle ingénieux de la Couverture-Pantalon qu'elle vient de créer. Tous les chauffeurs en apprécieront les avantages. La couverture peut être transformée en pantalon si on veut avoir une liberté de mouvement plus grande ou si on craint que la couverture ne se prenne dans le mécanisme. Pour les Motocyclistes, la Couverture-Pantalon sera très appréciable, et pour les Voituristes, elle sera indispensable. La transformation se fait en dix secondes. La couverture s'attache autour du corps et le pantalon autour du corps et des jambes. Il y a deux poches. Le drap est imperméabilisé (drap de soldat). Couleur gris ou beige. Nous adresser, en même temps que la commande, la grosseur de taillé et la longueur entre-jambes.

Prix : 39 fr.

Ajouter 85 centimes pour l'envoi franco à domicile.



Couverture-Pant
ouverte, brevetée s. g.

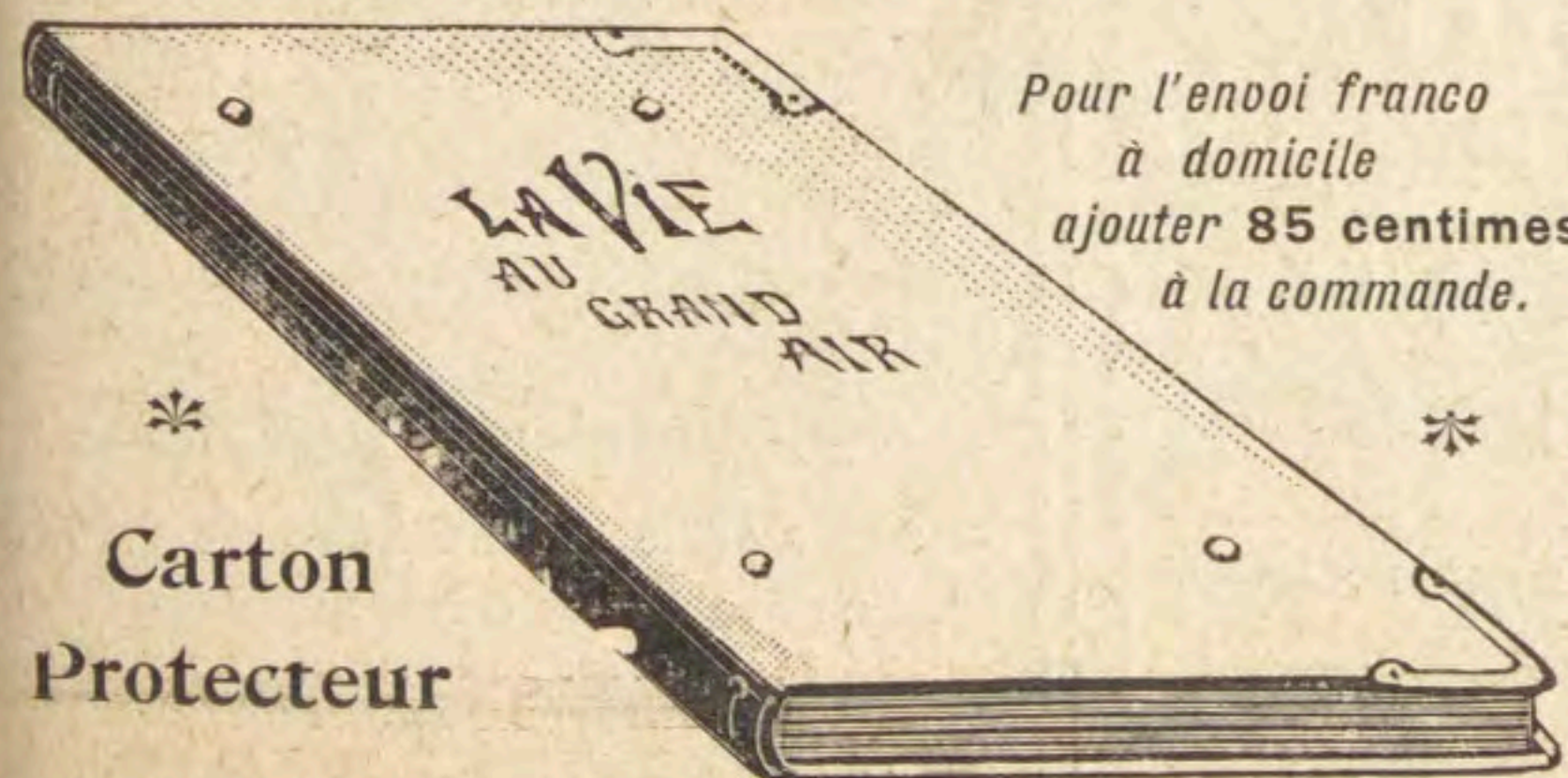
Cartons Relieurs et Cartons Protecteurs V. G. A.

Nous tenons à la disposition de nos lecteurs qui veulent conserver la " Vie au Grand Air ", dans leur bureau ou dans leur salon, deux sortes de cartons :

1° **CARTON PROTECTEUR**, semblable à ceux que l'on trouve dans les cafés, permettant de conserver les deux ou trois derniers numéros; inscriptions de la " Vie au Grand Air " en lettres d'or; ferrures en cuivre.

Le Carton..... 3 fr.

2° **CARTON RELIEUR** très élégant, bleu foncé, avec inscriptions en lettres d'or; système très pratique de reliure automatique, permettant de conserver les 52 numéros de l'année. Une notice explicative accompagne chaque carton.



Pour l'envoi franco
à domicile
ajouter 85 centimes
à la commande.

Le Carton :
4 fr.

ESTAMPES SPORTIVES V. G. A. HARRY EL

Superbes gravures en couleurs mesurant 51 c. x 26 c. — Prix : 5 fr. — En vente dans nos bureaux.



Le Football-Rugby.

